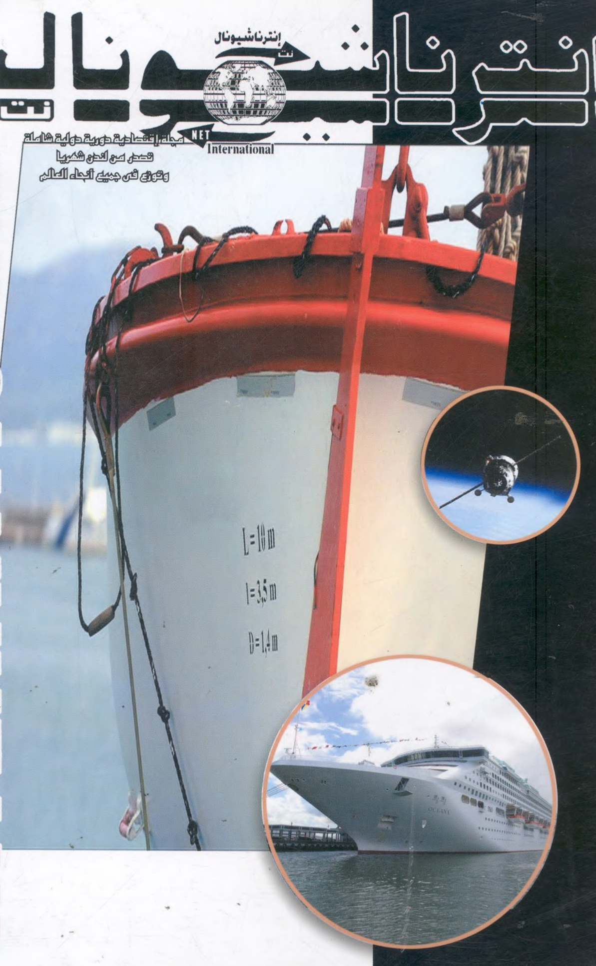
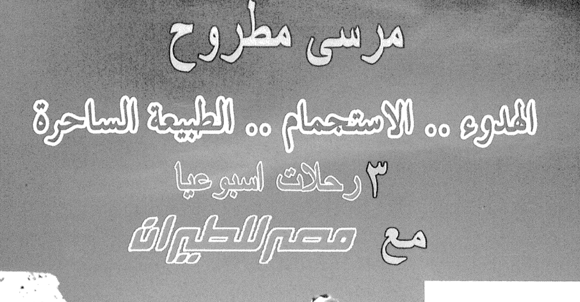
إنترناشيونال نت

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL NET



إنترناشيونال نت يونيو 2006/جمادى أول 1427
International Net June 2006/ Gamada I 1427



إهــــداء ٢٠٠٦
انترناشيونال نت
المملكة المتحدة





بقلم مستشار التحرير



ممر التعمير فى الصحراء الغربية

الكل يعرف الدكتور فاروق الباز العالم المصرى الذى يشغل منصب مدير مركز أبحاث الفضاء بجامعة بوسطن الأمريكية، وعضو المركز المصرى للدراسات الإقتصادية، وكثيراً ما يقدم الدكتور الباز لبلده مصر من حين لآخر الأفكار والإقتراحات التى تعالج المشاكل التى تعانى منها بلده ... ومن أهم المشاريع التى أعدها، المشروع العلمى والجغرافى الذى يحمل إسم «ممر التعمير فى الصحراء الغربية» وذلك لتأمين مستقبل الأجيال القادمة، ومواجهة المشكلة التى يعانى منها المجتمع المصرى وهى التكدس العمرانى فى الوادى القديم، ويتضمن هذا المشروع إنشاء طريق دولى فى الصحراء الغربية لمصر يمتد من ساحل البحر المتوسط شمالاً إلى بحيرة ناصر جنوباً.

ولأهمية هذا المشروع فقد بدأ خبراء المركز المصرى للدراسات الإقتصادية برئاسة الدكتورة هناء خير الدين المدير التنفيذى ومدير البحوث بالمركز دراسة هذا المشروع الحيوى الذى يتطلب دراسة مستفيضة بمعرفة الخبراء فى المهن المختلفة، بجانب دعم القطاع الخاص المعنى بهذا المجال، ومن المتوقع أن يتم تنفيذ هذا المشروع عن طريق مستثمرين من القطاع الخاص والإستثمارات العربية والدولية، حيث من المتوقع أن تصل تكلفته إلى حوالى 40 مليار دولار.

وتأتى أهمية هذا المشروع فى الوضع الجغرافى الحالى لمصر الذى لا يسمح بإنشاء شبكة طرق جديدة فى وادى النيل والدلتا، والمعاناة من الزيادة السكانية المطردة التى يصعب معها تحقيق النمو ورفع مستوى المعيشة.

وقد عدد الدكتور الباز فوائد هذا المشروع التى كان من أهمها:

- تيسير النقل بين أطراف الدولة.
- فتح آفاق جديدة للنمو بالقرب من المجتمعات السكانية الكبرى.
- إنشاء مشاريع جديدة للتنمية فى مجالات الصناعة والتجارة والسياحة.
- الحد من التوسع العمرانى فى وادى النيل والدلتا.
- فتح مجالات متطورة فى استصلاح الأراضى الصحراوية ..
- تعمير مناطق الألغام بالساحل الشمالى بعد إزالتها.

وقد أكد الدكتور الباز على أن اختيار المنطقة التى سيقام فيها المشروع تم بعد دراسة تضاريس مصر وإمكاناتها التنموية ووجود مساحات شاسعة من الأراضى التى من السهل استصلاحها، بجانب إمكانية استخدام الطاقة الشمسية والرياح كمصادر للطاقة، ولذا فإنه من الأهمية بمكان قيام المختصون بدراسة الجدوى الإقتصادية للمشروع، ومدى نجاحه من الناحية الإستثمارية.

وقد أوضحت الدراسة مزايا هذا المشروع التي تنحصر فى:

* إيقاف التعدى على الأراضى الزراعية وأهل وادى النيل.
* فتح مجالات جديدة للعمران بالقرب من أماكن تكدس السكان.
* خلق فرص لصغار المستثمرين بجانب توفير الآلاف من فرص العمل فى كافة المجالات.
* تنمية مواقع جديدة للسياحة.
* ربط منطقة توشكى وشرق العوينات وواحات الوادى الجديد بباقى مناطق الدولة.

وأكد الدكتور الباز على أن هذا المشروع سيعيد الحيوية للإقتصاد القومي، بجانب تأهيل مصر للوصول إلى موقع ممتاز بين دول العالم الصناعية بعد إقامة مشاريع التنمية العمرانية والزراعية والصناعية والسياحية.

وقد عقد معهد التخطيط والدكتور فاروق الباز ندوة اشترك فيها ممثلون عن وزارة الثقافة وهيئة التخطيط العمراني ومركز بحوث الصحراء حيث أكد الدكتور عثمان محمد عثمان وزير التخطيط والتنمية المحلية أن هذا المشروع سيساعد على الخروج من وادي النيل الضيق إلى آفاق رحبة للتنمية، وذلك عن طريق زيادة المساحة المأهولة من 5% حالياً من مساحة مصر إلى 12% بحلول عام 2020، بجانب إنشاء المجتمعات العمرانية الجديدة، وتوفير فرص عمل كبيرة تستوعب الزيادة في قوة العمل التى من المتوقع وصولها إلى حوالى 30 مليون عام 2020 مما سيكون له أكبر الأثر فى زيادة معدل النمو المتوقع والذى سيتراوح بين 7.5% إلى 8% بتنفيذ هذا المشروع.

وصرح الدكتور محمود أبو زيد وزير الرى والموارد المائية بأن الخروج من الوادى والدلتا أمر حتمي، وأن هناك مشروعات كثيرة مطروحة لم يتم دراستها بعد، كما أن المدى الزمنى الذى لابد أن يتم وضع خطط على أساسه هو الفترة من العام الحالى 2006 وحتى عام 2050 حيث من المتوقع وصول تعداد السكان فى مصر عام 2050 إلى 140 مليون نسمة.

وأشارت الدكتورة علا الحكيم مدير معهد التخطيط القومى إلى ضرورة إعادة النظر فى الهيكل العمرانى المصرى، وذلك بغرض إعادة توزيع السكان توزيعاً يتناسب مع احتياجات التنمية.

إن المشروع الذى أعده الدكتور فاروق الباز يحدد مستقبل الأجيال المصرية القادمة، بجانب حل مشكلة التكدس العمراني في الوادي، وفتح الآفاق الجديدة للإمتداد العمرانى، خاصة وأن مصر فى أمس الحاجة إلى تحسين وضعها الإجتماعى، ولابد من الدراسة المستفيضة لهذا المشروع الحيوى، وإجراء دراسة الجدوى اللازمة له لتحديد مدى نجاحه وما سيوفره من مساحات شاسعة يمكن إستصلاحها وزراعتها بجانب الإستفادة من عناصر الثروة الطبيعية التى يمر بها المشروع.

عاصم السيد أحمد

إقرأ في هذا العدد

5 تشكيل مجلس الإدارة لشعبة خدمات النقل الدولى عن الدورة 2006 –2010

12,13 فى أولى جولات وزير النقل بالموانى بعد التغييرات الملموسة

16 هل تقبل الموانى المصرية التحدى فى عصر العولمة ؟

17 قناة بنما . . بوابة المحيطات وتحديات العصر

20 تقييم الأداء لهيئات الموانى عام 2004 – 2005 مقارنا بعام 2003 – 2004

33 دكتور محمد محرم لإنترناشيونال

34 الجمعية العمومية لرابطة متعهدى السفن

35 منحة دراسية ماچستير مجانية للعاملين بمصلحة الجمارك

36 عيون ساهرة على تجارة مصر الخارجية

NET International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine

AS&A Publishing Limited

Registration No. 04761267

Camden Road. Camden Town

London NW1 9DR DX:

57074 Camden town .

مستشار التحرير

عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير

سيد عبد المنعم سيد

المستشار القانونى

المستشار محمد محمود بدر

المحامى بالنقض

مشرف التحرير

عبد السلام السيد أحمد

سكرتير التحرير

سهير خميس

المكاتب والمراسلون

جمهورية مصر العربية

القاهرة Tel. +2-0122586455

إسكندرية Telefax. +2-03-4275117

العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة

الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية

E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

أسرة التحرير

* ربان أحمد بدوى (+2) 0123184320
* شرين جلال (+2) 0106929403
* صفاء القلاوى (+2) 0103954631
* عبد الرحيم مصطفى (+2) 0124614924
* محمد الفحام (+2) 0124268627
* ميادة محمود (+2) 0122833584
* نشأت الديهى (+2) 0123903815
* ياسمين عبد المجيد (+2) 0129077337

سوريا

* ربان/ رامى تحوف

محمول 0096394231001

0096394239440

فاكس 0096343714536

* السعودية – جدة

تليفون: (6369985) - (2) - (+966)

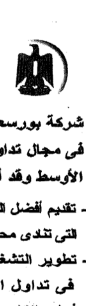
فاكس: (6369459) - (2) - (+966)

كندا

* شريف صلاح مختار

تليفون: 4167250912 - 1+

توزع فى جميع أنحاء العالم



وزارة الإستثمار
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع احدى الشركات الرائدة العاملة فى مجال تداول الحاويات والبضائع بميناء بورسعيد ومنطقة الشرق الأوسط وقد أُنشئت الشركة لتحقيق الأهداف التالية :

- تقديم أفضل الخدمات والتسهيلات لبواخر الحاويات من مختلف الأجيال التى تتداى محطة حاويات الشركة.
- تطوير التشغيل عن طريق أحدث النظم التكنولوجية والعلمية فى تداول الحاويات لتحسين خدمات المحطة وتحقيق أعلى إنتاجية تنافسية عالمية .
- زيادة معدلات التداول عاماً بعد عام حتى وصلت الى اكثر من ٨٥٠٠٠٠حاوية مكافئة فى ٢٠٠٤/٢٠٠٥ م .
- تداول البضائع العامة والحبوب الصب بأمان وبأقل تكلفة وأعلى كفاءة من خلال الموارد البشرية ذات الخبرة العالية .

نشاط تداول الحاويات

- ساحة الحاويات ٤٣٥٠٠٠م٢
- الطاقة السنوية المخططة ٧٠٠٠٠٠حاوية مكافئة .
- المعدات : ٧ونش رصيف عملاق .

٢ونش رصيف متحرك. ٦ونش ساحة عملاق (RTG)

٣٤ونش ساحة (R.S) ٤٧جرار موانئ بالمقطورة.

نشاط تداول البضائع

يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضاعة العامة والحبوب الصب.

- الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٥٠٠٠٠ طن .
- معدل التداول ٨٠٠٠ طن / يوميا .

الميناء الجاف

- يقع على مساحة ٥٠٠٠٠م٢ بمدينة العاشر من رمضان .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠م٢

شارعى مصطفى كامل وعزمى مبنى هيئة ميناء بورسعيد الدور السادس

E-MAIL:info@pscchc.com WEB: www.pscchc.com

ت ٣٢٣٧١٥١ - ٠٦٦٣٢٣٥٨٦٤ فاكس ٠٦٦٣٢٢٠٤١٩

تشكيل مجلس الإدارة لشعبة خدمات النقل الدولى

عن الدورة 2006- 2010


مازن نديم

تم تشكيل مجلس إدارة شعبة خدمات النقل الدولى الجديد عن الدورة 2006 – 2010 إعتباراً من 2006/5/1 على النحو التالى:

1 – السيد اللواء/ مازن نديم	رئيساً لمجلس الإدارة
2 – السيد المهندس/ حسام لهيطة	نائب أول
3 – السيدة الأستاذة/ نازلى الشازلى	نائب ثان
4 – السيد المهندس/ مدحت القاضى	سكرتير عام
5 – السيد الأستاذ/ عبد العال على عبد العال	أمين الصندوق
6 – السيد الأستاذ/ عصام الشاذلى	عضو
7 – السيد الأستاذ/ وليد بدر	عضو
8 – السيد اللواء/ عاصم السيد	عضو
9 – السيد الأستاذ/ أحمد أمين	عضو
10 – السيد الأستاذ/علاء جوده	عضو
11 – السيد الأستاذ/ نادر ناجى	عضو

وقد تقدم السيد اللواء/ مازن نديم لجميع الحاضرين بخالص الشكر والتقدير لإختياره رئيساً لمجلس الإدارة وهيئة المكتب ووعد بأنه سيسعى جاهداً للنهوض بصناعة النقل الدولى ورفع شأن الشعبة فى جميع المحافل المحلية والدولية.

كما أصدر المجلس قرارا بتعيين السيد اللواء/ محمود السماك رئيسا فخريا للشعبة مدى الحياة وقد أصدر السيد الأستاذ/ مصطفى ياقوت النجار رئيس الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية خطاباً رسمياً بهذا الشأن.

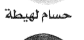
كما وافق المجلس بالإجتماع على إعادة تعيين الأستاذ أشرف السويفى المحامى مستشاراً قانونياً للشعبة عن هذه الدورة.

كما يشرف الأستاذ مصطفى عبد العزيز مصطفى أمين عام الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية على أعمال الشعبة.

نادر ناجى

علاء جودة




حسام لهيطة


نازلى الشازلى


مدحت القاضى




عبد العال على

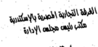



عصام الشاذلى


وليد بدر


عاصم السيد أحمد

أحمد أمين




الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية
مكتب رئيس مجلس الإدارة

سيادة اللواء/ محمود أحمد السماك
رئيس مجلس إدارة شعبة خدمات النقل الدولى
السابق

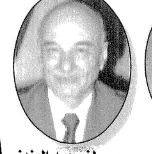
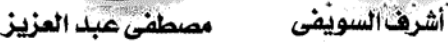
تحية إعزاز وتقدير وبعد

بالأصالة عن نفسى وبإنابة عن السادة الزملاء أعضاء مجلس إدارة الغرفة وخاة السيد الأستاذ/ أحمد محمد الوكيل نائب أول رئيس غرفة إسكندرية والذى حضر إجتماع الجمعية العمومية لشعبتكم الموقرة والصادر بها قرار رقم 10 لسنة 1991 والذى تراستم سيادتكم هذه الشعبة منذ تشكيلها حتى نهاية الدورة فى 2006/4/29 وقد كانت الشعبة برئاستكم محل التقدير والإعزاز – وقد أسعد مجلس إدارة الغرفة والأمين العام قرار الجمعية بإعتبار شخصكم الفاضل الكريم رئيساً فخرياً للشعبة مدى الحياة – والغرفة تعتبر أن هذا التقدير هو الثمرة الحقيقية لجهودكم المخلصة والبناءة نحو هذا النشاط الذى يعتبر فى حقيقته إضافة دولية للإقتصاد المصرى وإن ما تحقق للعاملين فى هذا النشاط خلال فترة رئاستكم لهو خير شاهد ودليل على الخبرة والحكمة والدراية فى التغلب على ما واجهه العمل من مصاعب.

متمنياً لشخصكم الفاضل الكريم موفور الصحة والعافية وإن الخبرات غير المتكررة فى مجتمعنا مثلكم تعتز بها دائماً غرفة الإسكندرية من منطلق الأصالة والمعاصرة مع خالص التحية وعظيم التقدير

رئيس الغرفة
مصطفى ياقوت النجار

محمود السماك



أشرف السويفى

مصطفى عبد العزيز

حركة الموانى المصرية خلال شهر مارس 2006

أجندة إنترناشونال

* يقام المعرض الدولى لأثاث التصدير بمركز القاهرة الدولى للمؤتمرات فى الفترة من 1 إلى 5 يونيو الجارى، ويشترك فى هذا المعرض كبرى الشركات العالمية من 50 دولة.
* **ينظم مجلس الأعمال المصرى – الكندى بعثته التجارية الثانية بكندا خلال الفترة من 4 إلى 9 يونيو الجارى بمشاركة وزارتى التخطيط والتعاون الدولى ورئيس الجهاز المركزى للتنظيم والإدارة وممثلى وزارات السياحة والصناعة وهيئة الإستثمار، ووفد من رجال الأعمال المصريين بمختلف القطاعات.**
* يعقد المؤتمر الأوروبى السنوى الرئيسى بمدينة لابول الفرنسية يوم 6 يونيو الجارى حيث سيتم تكريم مصر نظراً لما حققته من تطور وقفزة عالية فى أرقام الإستثمارات.
* **استعدت ألمانيا لاستقبال نهائيات المونديال المقرر من 9 يونيو الجارى إلى 9 يوليو القادم، ويجمع المونديال 32 منتخباً فى 12 مدينة.**
* تقرر بعد الإتصالات المكثفة التى أجراها عمرو موسى الأمين العام لجامعة الدول العربية – عقد مؤتمر الوفاق العراقى فى يومى 11 و 12 يونيو الجارى ببغداد، والرغبة قائمة لدى كل الأطراف العراقية لإنجاح دور الجامعة.
* **تستضيف القاهرة مؤتمر القمة العالمية للمرأة برئاسة السيدة سوزان مبارك فى الفترة من 10 إلى 12 يونيو الجارى، وذلك لإبراز تقدم المرأة المصرية والعربية فى التنمية الإقتصادية.**
* يجتمع مجلس المشاركة المصرية – الأوروبية يوم 13 يونيو الجارى بعد المباحثات التى أجرتها الدكتورة بنيتا فريرو والدنر المفوضية الأوروبية للعلاقات الخارجية وسياسة الجوار مع الرئيس حسنى مبارك.
* **حددت شركة مصر للطيران أسعار تذاكر السفر على رحلاتها المباشرة الجديدة التى تقوم بتسييرها إلى المدينة المنورة بسعر 2536 جنيهاً، وذلك اعتباراً من 14 يونيو الجارى.**
* تحتفل مصر باليوم العالمى للتبرع بالدم فى 14 يونيو الجارى باستاد القاهرة، وتشهد السيدة سوزان مبارك الإحتفال الذى يهدف إلى شكر وتكريم المتبرعين وأهمية التبرع بالدم.
* **تنظم الهيئة العامة للمعارض والأسواق الدولية المعرض الدولى الخامس لتكنولوجيا المشروعات الصغيرة تحت شعار «فلنبدأ مشروعاً صغيراً» وذلك فى الفترة من 14 إلى 16 يونيو الجارى بأرض المعارض بمدينة نصر تحت رعاية الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء.**
* تنظم شركة مصر للطيران 380 رحلة طيران إضافية علاوة على الرحلات الأساسية خلال عودة المصريين العاملين بالخارج والسياحة العربية، وذلك اعتباراً من منتصف يونيو الجارى وتتوقع الشركة نقل 160 ألف راكب خلال موسم الصيف.
* **تحتفل مصر بعيد الجلاء يوم 18 يونيو الجارى.**
* تعقد جامعة الدول العربية ووزارة التجارة والصناعة الملتقى الإقتصادى العربى الثانى يومى 20 و21 يونيو الجارى، وذلك بغرض الوقوف على واقع الإستثمار والتصدير البينى العربى فى ظل المتغيرات الإقتصادية المتسارعة.

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية خلال مارس 2006

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد	السويس	الأدبية	نويبع	الإجمالى
بضاعة عامة	234.17	491.43	110.17	0.19	2.19	141.71	6.19	986.05
حاصلات زراعية	100.01	382.94	360.69	54.68	10.74	50.2	11.81	971.07
أتربة وخامات	119.84	174.46	110.23	8.73	-	1.04	0.07	414.37
أسمدة	4.16	-	1.14	-	-	-	2.05	7.35
مشتقات بترولية	37.74	0.10	-	-	-	27.90	-	65.74
مبردات ومجمدات	31.02	3.18	1.04	0.11	3.44	0.01	0.32	39.12
هيدروكربونات غازية أو سائلة	279.94	-	52.55	-	-	80.25	0.14	412.88
الإجمالى	806.88	1052.11	635.82	63.71	16.37	301.11	20.58	2896.58
حاويات	216.21	161.34	61.39	80.31	-	0.91	-	520.16
ترانزيت	5.00	2.48	339.12	803.26	-	-	-	1149.86
إجمالى	1028.09	1215.93	1036.33	947.28	16.37	302.02	20.58	4566.60
عدد السفن	348	94	267	355	51	60	115	1290

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال مارس 2006

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد	السويس	الأدبية	نويبع	الإجمالى
بضاعة عامة	89.4	7.17	186.67	10.98	2.85	18.39	23.99	339.45
حاصلات زراعية	131.6	6.01	22.64	6.24	26.7	2.05	30.78	226.02
أتربة وخامات	152.11	211.86	212.38	155.64	3.07	34.85	1.27	771.18
مشتقات بترولية	204.65	193.44	15.68	-	-	-	0.08	413.85
أسمدة	6.60	-	26.58	-	-	-	0.27	33.45
مبردات ومجمدات	0.87	-	-	-	0.27	0.16	2.99	4.29
هيدروكربونات غازية أو سائلة	19.81	-	361.44	-	-	0.17	0.67	382.09
الإجمالى	605.04	418.48	825.39	172.86	32.89	55.62	60.05	2170.33
حاويات	140.71	103.16	59.52	153.80	0.01	6.03	-	463.23
ترانزيت	2.86	4.13	285.89	811.13	-	-	-	1104.01
إجمالى	748.61	525.77	1170.80	1137.79	32.90	61.65	60.05	3737.58
عدد السفن	339	100	257	340	52	61	114	1263

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية خلال مارس 2006

ميناء	برسم البلد			ترانزيت			الإجمالى
	وارد	صادر	إجمالى	وارد	صادر	إجمالى	
الأسكندرية	18050	17961	36011	322	185	507	36518
الدخيلة	12358	14173	26531	160	272	432	26963
دمياط	5630	4793	10423	31648	25348	56996	67419
بورسعيد	8283	15637	23920	98047	86716	184763	208683
السويس	0	1	1	0	0	0	1
الأدبية	344	294	638	0	0	0	639
الأجمالى العام	44665	52859	97524	130177	112521	242698	340223

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن خلال مارس 2006

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد	السويس	الأدبية	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
بضاعة عامة	36	226	147	109	27	29	0	0	574
صب جاف	24	23	24	8	2	3	0	0	84
صب سائل	9	32	22	3	0.	26	0	0	92
حاويات	24	42	72	182	4	1	0	0	325
سفن ركاب وسياحة	0	11	1	13	18	1	21	115	180
أخرى	1	14	1	40	0	0	0	0	56
إجمالى عام	94	348	267	355	51	60	21	115	1311

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بحركة الركاب (قادمون – مغادرون) بموانئ مصر خلال شهر مارس 2006

البيان	الإسكندرية	بورسعيد	السويس	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
وصول	13333	5437	0	11943	19781	50494
مغادرة	980	6327	5474	11688	42888	67357
الإجمالى	14313	11764	5474	23631	62669	117851

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

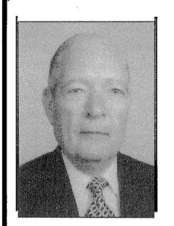


وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة – الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ – ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر البيانات: إدارة الإحصاء بهيئات الموانى

"يا أيتها النفس المطمئنة ❖ ارجعي إلى ربك راضية مرضية ❖ فادخلي في عبادي ❖ وادخلي جنتي"

صدق الله العظيم





أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها

ينعون بمزيد من الحزن والأسى

المغفور له بإذن الله تعالى

معالي اللواء بحري متقاعد

محمود عبد الرحمن فهمي

قائد القوات البحرية المصرية

وزير النقل البحري الأسبق

والمستشار بالأكاديمية العربية

للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

تغمده الله بغفرانه وأسكنه فسيح جناته

وألهمنا وأسرته الصبر السلوان

ومضات لامعة

فى حياة بطل جسور .. رحل

عندما أصيب الوطن فى مقتل فى هزيمة يونيو 1967 لم يكن **اللواء محمود فهمى** ممن اهتز بما حدث وكان من أكره مما يسمع هو اعتبار ما حدث نكسة أنهت نضال أمتنا العريقة وكان دائماً يردد أن ذلك هو حلقة فى صراع بين قوى غاشمة تريد النيل من مصر العظيمة التى ترفع دائماً راية النصر لإحقاق الحق والشرعية فى قلب منطقة تعرضت للظلم من تبعيات الإستعمار المباشر أو التكتل لمصالح صراعات سياسية تهدف دائماً للنيل من حرية دول المنطقة بغرض التبعية الناتجة عن الإنكسار والحاجة لمعالجة المشاكل الداخلية للحاق بركب التقدم للأمم التى سبقتها.

ولقد دفعته المقادير ليتولى المناصب الرئيسية فى قيادة القوات البحرية المصرية بعد الهزيمة ... فكان نعم القائد القدوة فى إعادة الثقة لرجاله وبدأ من اللحظة الأولى فى الإعداد بتكثيف التدريب وإشعال الحماس فى النفوس التى تعشق الحرية والتضحية لرفعة الوطن الكبير. وقد أثمر التخطيط والفدائية فى إغراق أكبر وحدات العدو البحرية فى شهر أكتوبر من نفس عام 1967.

ويحضرنى فى ذلك قصة واقعية تدل على آثار هذه العملية البحرية الجريئة الفريدة فى إشعال النار فى نفوس كل المصريين وبعث آمال النصر القادم بإذن الله فقد كنت أمر عند القناطر الخيرية واستوقفنى رئيس كوبرى ملاحى اسمه الريس إسماعيل .. ولما عرف أننى من القوات البحرية .. أشاد بإغراق السفينة إيلات وكيف أن ما حدث هو أعظم حدث بعد الهزيمة ولما أجبته بأن العدو قد كثف ضرباته العدوانية على مناطق كثيرة فى أنحاء البلاد .. رد على بلهجته العامية قائلاً .. جرى إيه يا فندى هو إحنا فى ماتش كوره ... دى حرب وكل طرف بينتهز فرصة لإصابة عدوه .. إنما انت ناسى إننا كنا زى الطور (الثور) المذبوح ودمه سايح على الأرض .. خلاص حيموت .. وفجأة قام على رجليه الأربعة ورفع راسه عاليا آدى يا سيدى اغراق إيلات .. هو ده اللى هيجيب النصر بإذن الله وبكره تشوف» ولقد كان ورأينا ورأى العالم أجمع ما يمكن أن تفعله الجسارة والإقدام فى أكتوبر 1973 بما توقعه هذا الرجل ببساطة فطرته التى تكمن فيها العزة والكرامة والرفعة الأصيلة التى أشعلها بجدارة **اللواء محمود فهمى** ورجاله العظام فى الوقت المناسب والمبادرة الجريئة فى حينه.

هذا هو الرجل الذى تتسارع الأقلام للإشادة به فى كل المجالات العسكرية والمدنية التى شغلها ضارباً المثل العليا للإقدام والجسارة والوطنية ليكون دائماً رمزاً حياً لمصرنا وأمتنا العربية للجسارة والإقدام والوطنية الحقة وشخصيته المثالية المتواضعة التى أحب بها الجميع وأحبه كل من عرفه وصادقه بكل فخر واعتزاز.



اللواء/ مراد الخرادلى



مناقشة نتائج الأعمال البترولية

عقدت الجمعية العامة للشركة العربية لأنابيب البترول "سوميد" إجتماعها لمناقشة نتائج أعمالها خلال عام 2005 الماضى وقد صرح المهندس سامح فهمى وزير البترول بأن مشروع إنشاء هذه الشركة يعتبر من أنجح نماذج الإستثمار العربى المشترك وأشار المهندس مصطفى جمعة رئيس الشركة إلى أنها تمكنت من التعامل مع 20 نوعاً من الخامات المختلفة ونجحت فى إجتذاب خامات جديدة يتم التعامل معها لأول مرة خاصة وأن منطقة حوض البحر المتوسط تستحوذ على حوالى 67.9% من إجمالى الكميات المشحونة من سيدى كرير وقامت الشركة بتنفيذ عدة مشروعات من أهمها مشروع إنشاء 3 مستودعات بسيدى كرير لفتح آفاق تسويقية جديدة وقد حققت الشركة عام 2005 أعلى معدل لها بلغ 368.7 مليون دولار بزيادة 17.5% عن العام السابق، وبلغ صافى الربح القابل للتوزيع حوالى 173.4 مليون دولار

قاعدة بيانات وبنك معلومات

عقد العلماء العرب المغتربون مؤتمرهم التأسيسى الأول بالدوحة وبحضور الشيخة موزة بنت ناصر المسند حرم أمير قطر وقد أكد العلماء على ضرورة العمل بشكل مخطط وعاجل لتجاوز الفجوة العلمية والتكنولوجية التى تفضل الدولة العربية عن العالم المتقدم وتنفيذ برنامج شامل على مستوى كل دولة، وقد أكد الدكتور فاروق الباز رئيس مركز الإستشعار عن بعد بجامعة بوسطنة الأمريكية على أن المؤتمر شدد على أهمية بناء قاعدة بيانات وإنشاء بنك معلومات عن العلماء العرب فى الخارج وتخصصاتهم وخبراتهم حتى يمكن الإتصال بهم فى أى وقت للإستفادة من بحوثهم ودراسة إمكانية إلتحاقهم فى برامج البحث العلمى فى مؤسسة قطر للتربية والعلوم

الحرارة تقتل الملايين

جاء بتقرير منظمة كريستيان إيد للإغاثة البريطانية أن الأمراض التى تنتشر نتيجة ارتفاع درجة الحرارة قد تقتل 185 مليون شخص إضافيين فى الدول الواقعة جنوب الصحراء فى أفريقيا بحلول نهاية القرن، وتحول ملايين آخرين إلى لاجئين ما لم تتحرك الدول الغنية بسرعة لمساعدتهم فى مواجهة ظاهرة الإحتباس الحرارى.

مكافحة التلوث الصناعى

وقعت فايزة أبو النجا وزير التعاون الدولى مع إيمانويل رامبى مدير مكتب البنك الدولى بالقاهرة إتفاقية المرحلة الثانية من مشروع مكافحة التلوث الصناعى، يقدم بموجبها البنك قرضاً بقيمة 20 مليون دولار، وتسهم هذه المرحلة فى تحقيق عدة أهداف مهمة فى مقدمتها تشجيع الصناعة المصرية على توفيق منتجاتها مع متطلبات التصدير للأسواق العالمية، وإنشاء آليات مستدامة لتفعيل مشروعات مكافحة التلوث، بجانب التزام المشروعات الصناعية المصرية بالمعايير البيئة، وتقليل المخلفات الناتجة عن المشروعات والإنبعاثات الضارة للبيئة.

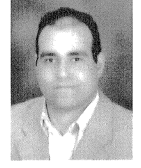
الإعداد للدورة 83 العادية

عقد المندوبين الدائمون للدول الأعضاء بمجلس الوحدة الإقتصادية اجتماعاً برئاسة الدكتور أحمد جويلى الأمين العام للمجلس ومشاركة مندوبى مصر والسودان وسوريا وليبيا والأردن وفلسطين والصومال وموريتانيا والعراق واليمن، وذلك للإعداد للدورة 83 العادية للمجلس التى ستعقد فى الشهر الجارى برئاسة سوريا حيث سيتم بحث عدداً من البنود على رأسها تقرير الأمين العام حول آخر التطورات الإقتصادية العربية والدولية، وبرنامج التبادل التجارى والإستثمار، وإنشاء وحدة لمنظمة التجارة العالمية بالمجلس، وإصدار نشرة عن المنظمة، وإنشاء مركز تدريب عربى.

تعديل قانون الجمارك المصرى

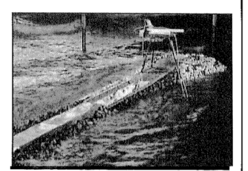
صرح الدكتور يوسف بطرس غالى وزير المالية بأنه سيتم تعديل اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك، ويختص النظام الجمركى الجديد بالإفراج الفورى الخاص فقط بالواردات بغرض الإتجار والتصنيع، ولا يخضع لهذا النظام البضائع الواردة للإستخدام الشخصى، ويتضمن هذا النظام الإفراج الفورى عن الرسائل الواردة دون سداد الرسوم الجمركية، ويستفيد من هذا النظام المستوردون الذين لديهم حسابات بنكية، ويتم سداد الرسوم المستحقة فى الأسبوع الأول من الشهر التالى لوصول البضائع، ويستهدف هذا النظام التيسير على المستوردين وإعطائهم فرصة بيع البضائع خلال فترة السماح وتسديد الجمارك بعد البيع مما يؤدى إلى وصول السلعة المستوردة بسعر أرخص للمواطنين.

تكنولوجيا دراسات و بناء ميناء جديد
Technology for Studies and Building a New Port



مهندس / محمد رمزى عوض - مهندس شواطئ وتنمية موانئ

يعتبر بناء ميناء جديد من الأعمال المركبة و التى تحتاج إلى خبرات عديدة و متكاتفة للوصول إلى البناء الجيد له وبالتالى الأداء الأمثل فى أعمال المناولة. وتأتى مرحلة البناء للميناء بعد مراحل إعدادية و تصميمية عدة مثل إعداد التصميمات الهندسية المطلوبة و الإختيار من البدائل المطروحة للميناء و الدراسات الهيدروليكية اللازمة لضمان هدوء وكفاءة الميناء بإستخدام النماذج الرياضية و الفيزيائية (دراسات الأمواج - التيارات البحرية - بأنواعها - المد والجزر - حركة الرواسب - و غيرها...). و بعدها تأتى مرحلة الدراسات المحاكية الواقعية لضمان الأمان الملاحى وعمل التعديلات النهائية اللازمة للميناء لمراعاة قواعد الأمان الملاحى و السلامة.



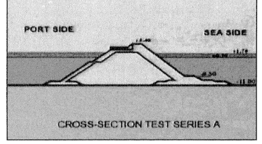
شكل (1) دراسات النماذج الفيزيائية لتصميم حواجز الأمواج.



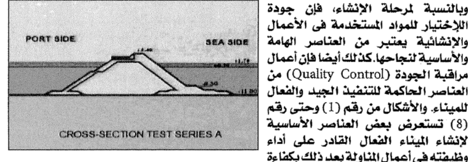
شكل (2) دراسات المحاكاة الواقعية لإختبار كفاءة أداء الميناء.

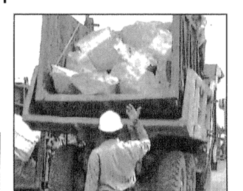
شكل (3) دراسات المحاكاة الرياضية لإختبار كفاءة أداء قناة الإقتراب.

وبالنسبة لمرحلة الإنشاء، فإن جودة اللإختيار للمواد المستخدمة فى الأعمال والإنشائية يعتبر من العناصر الهامة والأساسية لنجاحها. كذلك أيضا فإن أعمال مراقبة الجودة (Quality Control) من العناصر الحاكمة للتنفيذ الجيد والفعال للميناء. والأشكال من رقم (1) وحتى رقم (8) تستعرض بعض العناصر الأساسية لإنشاء الميناء الفعال القادر على أداء وظيفته فى أعمال المناولة بعد ذلك بكفاءة عالية.



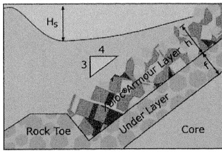
شكل (4) قطاع فى جزء حاجز بعد تعديله (نتائج النماذج الفيزيائية).



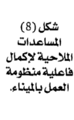


شكل (5) تصنيف الأحجار المختبرة تمهيدا لنقلها لموقع العمل.

شكل (6) صب وحدات الحماية الخرسانية تمهيدا لوضعها بطبقة حماية الحاجز.

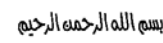
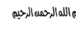
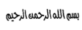


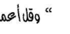
شكل (7) الرص الدقيق لوحدات طبقة الحماية لضمان الأداء الجيد لوظيفته.

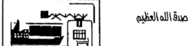


شكل (8) المساعدات الملاحية لإكمال فاعلية منظومة العمل بالميناء.





وزارة الأستثمار
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع ش.م.ت.ج.م

الرائدة فى مجال تداول الحاويات فى جمهورية مصر العربية والحائزة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 -2000 Q.M.S

قائمة المركز المالى المعدلة فى 2005/12/31

2005/12/31	البيـــان	2004/06/30
	الأصول طويلة الأجل	
349287.00	الأصول الثابتة	309572
(211138)	يخصم: مجمع الأهلاك	(200940)
8433	مشروعات تحت التنفيذ	49042
	إستثمارات طويلة الأجل	
81049	إستثمارات فى أسهم شركات أخرى	77049
	أصول غير ملموسة	
17051	نفقات مرسملة	17626
244682	**مجموع الأصول طويلة الأجل**	252349
	الأصول المتداولة	
30762	المخزون	28982
11238	عملاء (بعد خصم المخصص)	12005
88962	حسابات مدينة مختلفة	85895
28824	إستثمارات مالية متداولة	
76392	نقدية بالبنوك والصندوق	90654
236178	**مجموع الأصول المتداولة**	217536
	إلتزامات متداولة	
25199	المخصصات	30707
12361	موردين	20936
158137	حسابات دائنة مختلفة	216221
195697	**مجموع الإلتزامات المتداولة**	267864
40481	**رأس المال العامل**	(50328)
285163	**إجمالى الإستثمار ويتم تمويله**	202021
	حقوق الملكية	
123000	رأس المال المدفوع	123000
64065	الإحتياطيات	64066
83143	صافى الربح	
270208	**مجموع حقوق الملكية**	187066
	الألتزامات طويلة الأجل	
5346	قروض من البنوك	5346
9609	حسابات دائنة أخرى طويلة الأجل	9609
285163	**إجمالى تمويل الإستثمار**	202021

قائمة الدخل عن الفترة من 2004/7/1 حتى 2005/12/31

2006/2005	البيـــان	2005/2004
136199	إيرادات النشاط	125421
(48337)	يخصم: تكلفة إيرادات النشاط	(43057)
87862	مجمل الربح	82364
	يضاف إليه:	
2028	أيرادات أستثمارات مالية	527
8462	مخصصات أنتفى الغرض منها	1771
	يخصم منه:	
(9800)	رواتب مقطوعة وبدلات حضور أعضاء مجلس الإدارة	(8191)
	مصروفات إدارية أخرى	
(8500)	مخصصات بخلاف الأهلاك	(3009)
(46)	أعباء وخسائر متنوعة	(1167)
80006	صافى أرباح النشاط قبل م. التمويل والفوائد الدائنة	72295
(2299)	المصروفات التمويلية	(2213)
2450	فوائد دائنة	1785
80157	صافى أرباح النشاط	71867
	يضاف إليه (يخصم منه)	
(349)	أرباح (خسائر) فروق عملة	(290)
(5477)	إيرادات سنوات سابقة بعد خصم مصروفات سنوات سابقة	(2234)
1233	أرباح (خسائر) رأسمالية	
7579	إيرادات وأرباح (خسائر)غير عادية	(1033)
83143	صافى الربح قبل ضرائب الدخل	68310
	ضريبة الدخل	18643
83143	صافى الربح بعد حساب ضريبة الدخل	49667

قائمة توزيعات الأرباح عن الفترة المالية المنتهية فى 2005/12/31

بالألف جنيه

2005/12/31	البيـــان	أرقام مقارنة
83143	الأرباح القابلة للتوزيع ويتم توزيعها على النحو التالى:	49667
	إحتياطيات	
4095	5% إحتياطى قانونى	2483
1233	إحتياطى رأسمالى	
	أرباح موزعة	
65969	90% توزيعات للمساهمين	40055
7331	10% توزيعات للعاملين	4450
3696	5% مكافأة أعضاء مجلس الإدارة	2180
	توزيعات أخرى	
819	1% نشاط رياضى	497
	1% صندوق التمويل والتدريب والتأهيل	

قائمة التغير فى حقوق الملكية فى 2005/12/31

بالألف جنيه

بيـان	رصيد أول المدة	الزيادة	النقص	رصيد أخر المدة
رأس المال المصدر والمدفوع	123000	-	-	123000
الإحتياطيات	64065	-	-	64065
صافى الربح	-	83143		83143
الإجمالى	187065	83143		270208

قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المالية المنتهية فى 2005/12/31

بالألف جنيه

2005/12/31	البيـــان	2005/6/30
66784	صافى التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل	116326
(1724)	صافى التدفقات النقدية من النشاط الإستثمارى	(20376)
(79322)	صافى التدفقات النقدية من النشاط التمويلى	(82253)
(14262)	صافى التدفقات النقدية خلال العام	13697
90654	رصيد النقدية فى بداية العام	76957
76392	رصيد النقدية فى نهاية العام	90654

ملخص الإيضاحات المتممة للقوائم المالية فى 2005/12/31

نبذة عن الشركة : شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال رقم 203 لسنة 1991 ولائحته التنفيذية.

نشاط الشركة : الرائدة فى تداول الحاويات بمينائى الإسكندرية والدخيلة بأنواعها المختلفة ونقلها إلى الملاحق المخصصة والنقل من وإلى الميناء لهذه النوعية وإدارة وتشغيل المحطات متعددة الأغراض بالموانى المختلفة وخارجها وأعمال الوكالة الملاحية والتخليص وحصلت الشركة على شهادة نظام الجودة ISO 9001- 2000 Q.M.S كما تم الحصول على شهادة السلامة والصحة المهنية O: H: S: A:S 18001 الترخيص لمشروع الإسكندرية لتداول الحاويات بمينائى الإسكندرية والدخيلة بمزاولة النشاط بنظام المناطق الحرة إعتباراً من 2005/1/6

رأس المال : بلغ رأس المال المصرح به 200 مليون جنيه ورأس المال المدفوع 123 مليون جنيه موزعة على 24.6 مليون سهم القيمة الإسمية للسهم 5 جنيه.

هيكل رأس المال : شركة النقل البحرى 55.71% القطاع الخاص 4.29% الهيئة العامة لميناء الإسكندرية 40%.

حقوق المساهمين : بلغت حقوق المساهمين 370.20 مليون جنيه كما بلغت حصة المساهمين فى التوزيع مبلغ 65.969 مليون جنيه بواقع 2.68 جنيه للسهم طبقاً لقائمة التوزيعات فى 2005/12/31

السياسات المحاسبية : يتم إعداد القوائم المالية والحسابات التحليلية طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد وطبقاً لقرار رئيس الجهاز المركزى للمحاسبات رقم 204 لسنة 2001 ووفقاً للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها ومعايير المحاسبة المصرية.

المخزون : يتم تقييم المخزون السلعى على أساس متوسط السعر المتحرك.

الأصول الثابتة : تم إهلاك الأصول الثابتة طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد.

الإستثمارات : تساهم الشركة بإستثمارات مالية فى شركات التوكيلات الملاحية (أبو سمبل وطيبة، آمون، ممفيس) للنقل البحرى وكذلك إستثمارات فى رأسمال الشركة المصرية للمشروعات المتكاملة "ترجمان جروب"

إثبات المعاملات والأرصدة بالعملات الأجنبية: تثبت الشركة معاملاتها بالجنيه المصرى على أساس أسعار الصرف المعلنة بالسوق المصرفية الحرة وتم إعادة تقييم رصيد العملات فى 2005/12/31 .

رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب	رئيس قطاعات الشئون المالية والتجارية
مهندس/ فتحى أحمد حسن سرور	محاسب / صباح عبد الفتاح مجاهد

ملخص تقرير مراقب حسابات الشركة

السادة مساهمى الشركة : قمنا بمراجعة القوائم المالية المعدلة لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع شركة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام القانون 203 لسنة 1991 والمتمثلة فىقائمة المركز المالى فى 2005/12/31 بإجمالى إستثمار بنحو 285.163 مليون جنيه وقائمة الدخل بصافى ربح نحو 83.143 مليون جنيه وكذا قائمتى التدفقات النقدية والتغير فى حقوق الملكية فى ذات التاريخ والتىإستخرجت منها القوائم المالية هى مسئولية إدارة الشركة،وتنحصر مسئوليتنا فى إصدار تقرير عن هذه القوائم فى ضوء فحصنا المحدود لها

تم فحصنا وفقاً لمعيار المراجعة المصرى الخاص بالفحص المحدود، ويتطلب هذا المعيار تخطيط وأداء الفحص للحصول على تأكيد مقبول بأن القوائم المالية لا تحتوى على أخطاء مؤثرة، وتقتصر أعمال الفحص المحدود على تطبيق الإجراءات التحليلية على البيانات المالية والحصول على المعلومات من مسئولى الشركة وهو بهذه الصورة أضيق نطاقاً من إجراءات المراجعة التى تجرى طبقاً لمعايير المراجعة المصرية بغرض أبداء الرأى على القوائم المالية وبالتالى فإننا لا نبدى مثل هذا الرأى.

القوائم المالية المختصرة المرفقة تتفق – فى جوانبها الهامة – مع القوائم المالية الكاملة للشركة عن الستة أشهر المنتهية فى 2005/12/31

ومن أجل الحصول على تفهم أشمل للمركز المالى للشركة فى 2005/12/31 ونتائج أعمالها وتدفقاتها النقدية عن الفترة المنتهية فى ذلك التاريخ وكذا عن أعمال مراجعتنا، يقتضى الأمر الرجوع إلى القوائم المالية للشركة عن الفترة المنهية فى 2005/12/31، وبناء على الفحص المحدود الذى قمنا به للقوائم المالية المشار إليها وما تم إبلاغه للشركة بتقريرنا المرفق بكتاب الإدارة رقم 79 بتاريخ 2006/2/9 لم يتبين لنا وجود تعديلات جوهرية أو مؤثرة على القوائم المالية المذكورة بخلاف ما ورد بالكتاب المشار إليه

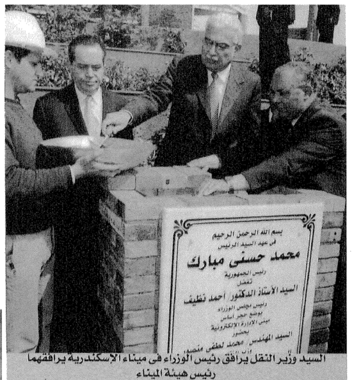
مراقبا الحسابات		مدير عام	وكيل الوزارة
محاسب/ محمد طاهر حفظ الله	محاسب/ حسن على المنجو	نائب مدير الإدارة	القائم بأعمال مدير الإدارة
		محاسب/ السيد أحمد الخياط	محاسب/ أسحق عمر مرسى

فى أولى جولات وزير النقل بالموانى

بعد التغييرات الملموسة

القرار يؤكد

- **أمال وطموحات القيادة السياسية بالمفهوم الأشمل لحركة تطوير الموانى .**
- **تطبيق إستراتيجية جديدة للنهوض بقطاع النقل البحرى فى الفترة المقبلة.**
- **أطلاق كافة الصلاحيات للقيادات الجديدة بهدف تفعيل وتطوير الموانى المصرية للعبور للعالمية.**



السيد وزير النقل يرافق رئيس الوزراء فى ميناء الإسكندرية يرافقهما رئيس هيئة الميناء

.. من منطلق التغييرات الملموسة التى أطلقها المهندس/ محمد منصور وزير النقل الشهر الماضى .. بدأ رؤساء الهيئات الجدد من الإنتهاء والأعداد لحصر كافة السلبيات والعقبات، ووضع سبل التطوير بالموانى تمهيداً لعرضها على وزير النقل لبدء خطة التطوير الكبرى التى أعلنها وزير النقل بإحداث ثورة كبرى فى الموانى البحرية بإعتبارها العصب الأساسى للإقتصاد القومى ومؤشراً قوياً لوضع مصر فى طليعة الموانى الحديثة بالمنطقة .. وتفعيلاً لجذب الإستثمارات من خلال تلك الموانى لتؤدى دورها التنموى وتتحول إلى هيئات إنتاجية رابحة تعتمد ذاتياً على إيراداتها دون تحميل أية أعباء على الدولة فى تنفيذ خططها وإستراتيچيتها .

.. لذا جاءت جولات وزير النقل الأخيرة بعد أحداث تلك التغييرات بمثابة مؤشراً واضحاً [illegible] تلك الإستراتيچية وعاملاً فعالاً للبدء بقوة حتى تستطيع تلك الموانى وخاصة لما تمتلكه من إمكانيات وخبرات إلى أحداث تغييرات فعلية وجذرية فيما يتعلق بطرق إدارتها وإنتهاكها للأساليب التكنولوچية الحديثة وذلك لإحداث طفرة والعبور بقوة لتعلن عن نفسها أمام موانى المنطقة بصفة خاصة، والموانى العالمية بصفة عامة، وخاصة أن [illegible] الفترة الحالية موانى محورية عملاقة مزودة بكافة الإمكانيات التى تؤهلها [illegible]

.. "ففى ميناء الإسكندرية":

[illegible] رئيس مجلس الوزراء وأفتتاحه لعدد من [illegible] تأكيداً على أهمية هذا الميناء وما شهده [illegible] البنية التحتية أو المبانى كما وقع [illegible] الإدارة الإلكترونية مع نائب [illegible] الإسكندرية والدخيلة بجانب عدة عقود أخرى [illegible] الأساسية تكلفة 70 مليون جنية.. بما [illegible] إضافة إلى تطوير محطة الركاب البحرية لتشجيع السياحة، وإنشاء محطة سكة حديد لربط الميناء بخطوط السكك الحديدية بالجمهورية.. فضلاً عن أضافة مساحة أرضية للميناء تبلغ نحو 40 ألف متر مربع بهدف ربط الجزءين الشرقى والغربى من الميناء للقضاء على الإختناقات المرورية وتسهيل حركة نقل البضائع داخل الميناء.

.. هذا وقد شملت الجولة تفقد الأعمال الجارية داخل الميناء والتى ينتظر الإنتهاء منها قريباً وتشمل بناء أسوار بطول 4200 متر وإنشاء ساحات بمساحات 150 ألف متر مربع وإستكمال إنشاء الموازين الإلكترونية بميناءى الإسكندرية والدخيلة وأعمال تطوير المنطقة الغربية بالميناء .. وهذا وقد تم خلال الجولة وضع حجر الأساس لمبنى الإدارة الإلكترونية الجديدة والذى يضم مقراً مركزياً للمعلومات لطاقم مشغلى الإدارة الإلكترونية للميناء، وممثلى كل المصالح والشركات العاملة بالميناء وسوف ينتهى العمل به فى سبتمبر المقبل.

.. هذا ويشهد ميناء الإسكندرية خلال الفترة المقبلة تطوراً ملحوظاً سيكون له الأثر الإيجابى القوى سواء داخل مصر وخارجها ويصبح واجهة مشرفة للموانى البحرية إقتصادياً وتكنولوچياً.

"وفى ميناء دمياط"

.. أشاد الوزير بهذا الميناء البكر الواعد بما لمسه من طفرة تطوير كبرى بإعتباره البداية لأطلاق الشرارة الأولى لتطوير الموانى المصرية وإنتهاجها للمنظومة الإلكترونية..

فضلاً يعد هذا الميناء من الموانى الخدمية الخاصة للمستثمرين وكذا الخدمات اللوچستية .. وأن معدل الحاويات فيه وصل حتى الآن إلى 1.2 مليون حاوية، وأن المعدل المستقبلى قد يصل إلى 3 ملايين حاوية.. هذا وقد أثنى الوزير

السيد وزير النقل والسيد محافظ دمياط يسمعان لشرح رئيس هيئة ميناء دمياط



السيد الوزير يتسلم درع ميناء دمياط من رئيس هيئة ميناء دمياط

"تابع ميناء دمياط"

على القيادات الذين ساهموا فى إدارة هذا الصرح وكذا العاملون بما قدموه من جهد خالص لبناء هذا الصرح العملاق والذى يعد مفخرة بكل المقاييس للموانى المصرية .. أضافة إلى الميزة الكبرى التى أكتسبها الميناء بإعتباره من أكبر الموانى التى بها محطات لوجستية وتداول الحاويات والتى تتميز بالأرصفة والأوناش العميقة والعملاقة .. فضلاً عن حجم الإستثمارات بهذا الميناء العملاق والذى وصل إلى 800 مليون جنيه فى مجال الحاويات .. هذا ويتم الآن دراسة تنفيذ أكبر مشروع من أكبر المشروعات لجذب الإستثمارات العربية والأجنبية فى مجالات إنشاء الأرصفة وإصلاح السفن.

.. هذا ويستعد الميناء لمرحلة جديدة تصل إلى أفاق أوسع من وضع الخطة الطموحة لجعلة ميناءاً لوجستياً عالمياً ينافس بقوة موانى المنطقة .. ويتقدم بشموخ لوضع أسمه بجداره على خريطة الموانى العالمية المتطورة.

"وفى بورسعيد"



.. أعلن وزير النقل أنه يتم حالياً وضع خطة تطوير وتحديث ميناءى شرق وغرب بورسعيد وتحويلهما إلى موانى عالمية فى مجالات تداول الحاويات والبضائع العامة.. وكذا تنمية وتطوير الميزة السياحية التى يكتسبها الميناء والتى من شأنها أرتفع أعداد السفن واليخوت السياحية التى تقبل على هذا الميناء لأمكانياته المتميزة وسمعته العالمية..

.. وفى جولته والتى أستغرقت وقتاً أطول بميناء شرق بورسعيد كانت أسارير الفرحة والأنبهار بهذا الميناء واضحة على وجه معالية وتبعث بالتفاعل والأمل بأن الفترة القادمة سوف تشهد تحقيق طفرة حقيقة على أرض الواقع لتمسح هموم وأثقال الماضى وتكبد تلك الموانى بخسائر وإنهيارات كنا فى غنى عنها..

.. إلا أن اليوم تتغير تلك الرؤية لتصبح أكثر وضوحاً لتحقيق مميزات وتطورات نسعى إليها جاهدين لتغيير تلك الحلقة.

فميناء شرق بورسعيد ميناء محورى عملاق مكتمل المنظومة يسعى بقوة لأطلاق أسمه وهذا ما نتج عنه تقدم حوالى 17 تجمعاً أقتصادياً عالمياً للقيام بمشروعات أستثمارية بتطوير هذا الميناء وأستغلال ظهيره ليصبح نافذة بحرية عالمية لموقعه الجغرافى المتميز.

.. هذا وقد وصل حجم تداول الحاويات بهذا الميناء خلال الفترة الوجيزة منذ تشغيله إلى 1.2 مليون حاوية يتم مضاعفتها إلى 4 ملايين حاوية عام 2010 بإستثمارات تبلغ 1.8 مليار جنيه.

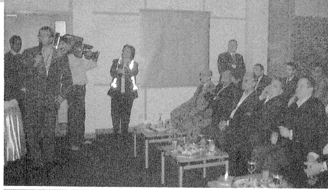
.. على الجانب الآخر شدد الوزير على الإسراع من الأنتهاء من دراسة تطوير ميناء غرب بورسعيد بإعتباره من الموانى الهامة وربطة بميناء شرق بورسعيد لتكتمل المنظومة التى تسعى إليها تلك الموانى بصفتها موانى متميزة بالمنطقة.



السيد الوزير يتسلم هدية تذكارية من رئيس هيئة ميناء بورسعيد



السيد وزير النقل والسيد محافظ بورسعيد ورئيس قطاع النقل البحرى ورئيس هيئة الميناء فى صورة تذكارية



السيد الوزير أثناء تقديم شركة قناة السويس للحاويات

"وفى موانى البحر الأحمر"

.. تلك البقعة الغالية من مصر المترامية الأطراف على ساحل البحر الأحمر.. أكد الوزير أن تلك الموانى تحظو برعاية خاصة لطبيعتها وتعددها بكونها منظومة متكاملة .. وجسر بحرى بين مصر والدول العربية الشقيقة على ساحل البحر الأحمر.

.. حيث يجرى الآن على قدم وساق من خلال القيادة الجديدة التى تدير الدفة دراسة كافة السلبيات والعقبات التى حدثت فى الفترة الماضية وأفقدتها جزءاً من أهميتها لعلاجها.

.. والدراسة الجديدة التى تعدها القيادة الجديدة سوف تكون بمثابة الإنفراجة التى تنطلق منها تلك الموانى وتحدث طفرة حقيقية لم تتحقق من قبل لكونها موانى متميزة قوية تمتلك من الإمكانيات ما تؤهلها للوصول إلى حلبة السباق بقوة ومنافسة سوف تظهرها الفترة المقبلة وبخاصة وأن تلك الموانى على أعتايب تطبيق نظام الإدارة الإلكترونية بموانيها بدأ بميناء الأدبية الذى قطع شوطاً كبيراً فى هذا المجال ومروراً بميناء بورتوفيق الذى يؤهل الآن ليصبح ميناءاً متخصصاً للركاب والسياحة على غرار الموانى العالمية المتقدمة .. مع أحداث طفرة حقيقية فى رفع كفاءة تلك الموانى وأستغلال ظهيرها بإقامة مشروعات إستثمارية تخدم المنطقة.

.. هذا وقد شدد الوزير على تطبيق معايير السلامة البحرية على سفن الركاب بتلك الموانى وفقاً لمعايير المنظمة البحرية الدولية وتأمين الركاب كأولوية أولى ضمن منظومة كبرى تتخذ خطواتها الآن.

.. هذا وسوف تنتظر تلك الموانى سلسلة من المشروعات الواعدة وجذب أستثمارات كبرى.

من ناحية أخرى أشاد الوزير بميناء السخنة المحورى العملاق بإدارته من جانب شركة "تنمية ميناء السخنة" بإعتباره ميناءاً مشرفاً للموانى المصرية حيث حقق المفهوم العصرى للموانى الإنتاجية التى تتنوع فيها الأنشطة وإقامة المشروعات الإستثمارية العالمية.

.. وأن ما تحقق بهذا الميناء ما هو إلا إنجاز رصدته الأرقام من تداول 350 ألف حاوية .. وكان حجم الإيرادات التى ضخها الميناء من خلال نشاطه كان حلماً كبيراً لم يتحقق من أى ميناء آخر .. هذا وتستمر مسيرة هذا الميناء فى تحقيق إضافات جديدة ومشروعات حيوية تخدم مصر والمنطقة فى الفترة الحالية والمستقبلة.

.. هذا وتتوالى الزيارات والجولات المختلفة لوزير النقل وكبار مستشارية لتلك الموانى فى الفترات المقبلة للوقوف على ما تم أنجازه من الخطة الكبرى التى تسعى إليها وزارة النقل فى الفترة الحالية وهى الإصلاح .. والتطوير من أجل أحداث طفرة حقيقية على أرض الواقع".

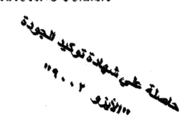






الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية ش.م.م

THE EGYPTIAN MARINE SUPPLY & CONTRACTING CO.E.S.C



عضو بالاتحاد العالمي لمموني السفن "الأيسا"





(consup)

حاصلة على شهادة توكيد الجودة "الأيزو ٩٠٠٢"



إذا

أردت الحصول على أعلي مستوي من الخدمات .
أردت الحصول على احتياجاتك من الأصناف ذات الجودة العالية .
أردت الحصول على أسعار متميزة .
فأفضل أن تتجه إلى (كونساب) رمز الثقة في التعامل .

نشاط الشركة

تقوم الشركة بتوريد كافة التموينات اللازمة للسفن من مأكولات طازجة و جافة و مشروبات وكذلك كافة احتياجات السفن من أدوات السطح و الماكينة و الأجهزة البحرية و قطع الغيار و الغازات الصناعية و مهمات اللحام و تقديم كافة الخدمات و استيراد كافة ما يلزم من تموين السفن برسم الترانزيت و المناطق الحرة

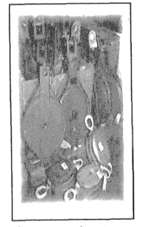
نشاط الأشغال

تقوم الشركة بكافة أعمال المراشمة اليدوية و الميكانيكية و الدهان و المعالجة الكيماوية بأحدث الأجهزة لجميع أنواع الهياكل المعدنية والصهاريج سواء للسفن أو للمصانع وشركات البترول وشبكات المياه في جميع موانى الجمهورية وداخل البلاد .

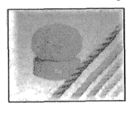
- أعمال المقاولات العامة والصيانة و الدهانات للمباني والإنشاءات حيث أن الشركة عضو بالاتحاد المصري لمقاولي التشييد و البناء .
- جميع عمليات التبخير و التطهير و مقاومة الحشرات للسفن و داخل الشون و المخازن .
- تقوم بكافة أعمال الخدمات البحرية من حراسة وغسيل و كي و نظافة و نقل مخلفات السفن خارج المواني .

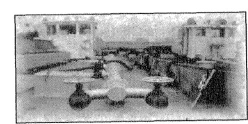
نشاط توريد المياه العذبة

تمتلك الشركة أسطول ناقلات مياه مجهز لتوريد ونقل المياه العذبة لجميع السفن بمواني السويس و البحر الأحمر وميناني بورسعيد ودمياط وكذلك للمناطق النائية .

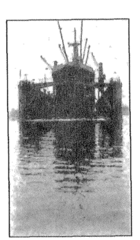


توريدات و تموين سفن





أعمال توريد المياة العذبة للسفن و المؤسسات بالمناطق النائية



أعمال أشغال و خدمات بحرية

عناوين الشركة

المركز الرئيسي : ٢طريق الحرية ـ الإسكندرية
ت : ٤٨٧٠٥٥٠ ـ ٤٨٦٣٧٨٣/ فاكس : ٤٨٧٨٢٧٠
رقم بريدي : ٢١٥١٧/ص.ب :ـ ٢٠٢٥ـ الإسكندرية
فرع الإسكندرية والدخيلة : (باب ٢٧) جمرك الإسكندرية
ت : ٤٨٠١٢١٩ـ ٤٨٠٢٨٥٤ـ ٤٨٠٥٢٣٤
فاكس : ٤٨٠٢٥٦٤ـ ص.ب : ٩٢٣

فرع السويس والبحر الأحمر : عمارة مصطفي خزين بور توفيق ـ السويس
ت : ٣٢٢٠١٣٢ـ٣٢٢٦٨٨٠(٠٦٢) / فاكس : ٣٢٢٤٣٠٦/ ٠٦٢، ص.ب : ٣٢ـ السويس
فرع بورسعيد : ش الجمهورية والجبرتي
ت : ٣٢٤٥٦٩٧ ـ ٣٢٢٠٦٢٢ ـ ٣٢٢٠٦٢٣ (٠٦٦)
فاكس : ٣٢٢٠٦٢٤/ ٠٦٦، ص.ب : ١٢٥ـ بورسعيد
فرع دمياط : ت :ـ ٢٩٠٠٢٥/ ٠٥٧، فاكس : ٢٩٠٠٢٥/ ٠٥٧

برقياً :ـ كونساب علي جميع مواني الجمهورية
البريد الألكتروني :ـ CONSUP2@HOTMAIL.COM





تشكيل لجان شعبة خدمات النقل الدولى لما قرره مجلس الإدارة

أولا : اللجان المنبثقه من مجلس إداره الشعبة

1 - لجنة هيئة المكتب التنفيذى

- الأستاذة/ نازلى الشاذلى — رئيسا
- المهندس / مدحت القاضى — عضوا
- الأستاذ / عبد العال على عبد العال — عضوا
- الأستاذ / وليد بدر — عضوا
- الأستاذ / أحمد أمين — عضوا

2 - لجنة العضوية :

- الأستاذ / عصام الشاذلى — رئيسا
- الأستاذة / نازلى الشاذلى — عضوا
- المهندس / مدحت القاضى — عضوا
- اللواء / عاصم السيد — عضوا
- الأستاذ / علاء جودة — عضوا
- الأستاذ / أشرف السويفى — المستشار القانونى

3 - لجنة التوفيق والتحكيم:

- اللواء / مازن نديم — رئيسا
- الأستاذة / نازلى الشاذلى — عضوا
- الأستاذ / عبد العال على عبد العال — عضوا
- الأستاذ / عصام الشاذلى — عضوا
- الأستاذ / أشرف السويفى — المستشار القانونى

4 - لجنة الإعلام :

- اللواء / عاصم السيد — رئيسا والمتحدث الرسمى بإسم الشعبة
- الأستاذ / عبد العال على عبد العال — عضوا
- الأستاذ / وليد بدر — عضوا
- الأستاذ / أحمد أمين — عضوا

5 - لجنة العلاقات الخارجية:

- الأستاذ / أحمد أمين — رئيسا
- اللواء / مازن نديم — عضوا
- المهندس / مدحت القاضى — عضوا

6 - لجنة التعريفة:

- الأستاذة / نازلى الشاذلى — رئيسا
- الأستاذ / عبد العال على عبد العال — عضوا

ثانيا :اللجان العامة

1 – لجنه النقل متعدد الوسائط برئاسة السيد الأستاذ/ وليد بدر عضو مجلس الإدارة

2 – لجنه التدريب والتدريب العملى

3 – لجنه الشحن البحرى

4 – لجنه الشحن الجوى

5 – لجنه الضرائب والجمارك

وقد قرر مجلس الاداره فتح باب الترشيح لجميع أعضاء الشعبة للتقدم لعضويه اللجان العامه على أن يكون المتقدم للعضوية صاحب ومدير عام الشركه أو ممثل الشركه من الاداره العليا.



نظام الحجز بالإنترنت

صرح محمد منير رئيس القطاع التجارى بمصر للطيران بأن نظام حجز تذاكر السفر من خلال شبكة الإنترنت سيطبق فى يونيو الجارى، ويأتى هذا النظام الجديد فى إطار تقديم مزيد من الخدمات للركاب، كما أن هذا النظام سيوفر الكثير من الوقت والجهد للركاب الراغبين فى حجز مقاعدهم سواء داخل مصر أو خارجها.

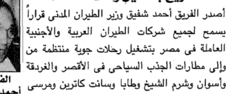
رحلات لوفتهانزا إلى دول الخليج

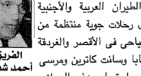
بدأت الخطوط الجوية الألمانية لوفتهانزا تيسير رحلات إلى المنامة عاصمة البحرين لتصل رحلاتها إلى كل دول الخليج، هذا بجانب توفير خدمة الإنترنت الطائر على جميع الدرجات، وتعتبر لوفتهانزا أول شركة طيران فى العالم وفرت هذه الخدمة على رحلاتها.

زيادة الخدمات البريطانية

صرح ويلى وولسن المدير التنفيذى لشركة الخطوط البريطانية بأن الشركة وضعت خطة عمل خلال العامين القادمين بهدف زيادة الخدمات التى تقدمها لركابها، وتقليل التكاليف، ومن المتوقع توفير 450 مليون جنيه استرلينى خلال الأعوام من 2006 إلى 2008، كما ستقوم الشركة بعمل استثمارات قيمتها 200 مليون جنيه على طائراتها بجانب تحسين الخدمة.

التصريح بتشغيل رحلات منتظمة



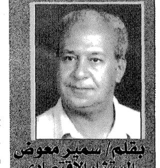


الفريق
أحمد شفيق

أصدر الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المدنى قراراً يسمح لجميع شركات الطيران العربية والأجنبية العاملة فى مصر بتشغيل رحلات جوية منتظمة من وإلى مطارات الجذب السياحى فى الأقصر والغردقة وأسوان وشرم الشيخ وطابا وسانت كاترين ومرسى علم والعلمين، وسيتم عدم احتساب هذه الرحلات ضمن الحصة المقررة لهذه الشركات المتفق عليها بين سلطات الطيران المدنى فى مصر ودول تلك الشركات.

هل تقبل الموانئ المصرية التحدى فى عصر العولمة؟

الجزء الثانى



بقلم/ سمير معوض
المستشار الإقتصادى للمنطقة الحرة سابقا

فأوليات التخطيط المتكامل والمتناغم الأبعاد هى أن ندرك أن الموانئ المصرية طاقات إنتاجية تعمل بدرجات متفاوتة وتنتج مصفوفات من الخدمات والتسهيلات اللوجستية ذات الأهميات التجارية المحققة للقيم المضافة فى إطار أن الربحية وسيلة وليست غاية. وهى بالتالى مراكز تصوير خدمى على نطاق واسع تقدم عرضا يقابله طلب دولى متزايد ومستدام فى ظل ظروف تحقق المصالح المشتركة لجميع الأطراف على قدم المساواة. هذا التخطيط يؤكد أنه لا توجد ولن توجد موانئ غير مؤهلة مهما كان موقعها الإستراتيجى وموضعها الجغرافى تستحق أن تحتل مواقع قيادية أو يقوم بأدوار مهمة. فالتخطيط الجاد القائم على أسس علمية وعملية هو الذى يكتشف أبعاد مقومات النجاح ومعطيات الإخفاق.

من باب التأكيد الذى يرسخ من أهمية المكون المعرفى العملى فى ثقافتنا الإقتصادية البحرية أن نشير إلى أن حظ مصر من الموقع الجيواستراتيچى والجغرافيا البحرية الإقتصادية أنها تتمتع بإمتلاك امتدادات ساحلية على أكثر البحار أهمية فى العالم وفى المنطقة البيئية فى نقاط إلتقاء أكثر القارات كتلاً بشرية وإنتاجاً إقتصادياً مما يجعل موانيها تكتسب ثقلاً إقتصادياً نوعياً من طراز خاص. وهذا فى حد ذاته تعبير عن ثراء إقتصادى من المكن ترجمته إلى ثروة قومية فعالة ومنتجة.

وكثير من المؤشرات تشير إلى أنه فى المستقبل المنظور ستنشب حروب تنافسية ضارية فى شرق حوض البحر المتوسط وما بين خليجى السويس والعقبة فى منطقة ما يسمى بالشرق الأوسط حيث ستزداد أهميات هذه البقعة الجغرافية على مستوى الصادرات والواردات وما يرتبط بهما من سلاسل الخدمات اللوچستية. هاتان المعركتان ستندلعان ما بين مجموعة الموانئ المصرية المطلة على جنوبى شرق البحر المتوسط والموانئ الإسرائيلية كما ستنخرط فيها الموانئ المصرية المطلة بصفة خاصة على خليج السويس وميناء إيلات الواقع على خليج العقبة. ودون ريب فإن الموانئ الإسرائيلية الثلاث أشدود وحيفا وإيلات قد استعدت منذ فترة لهذه الحروب التنافسية بتحديث بنيتها الأساسية وتجهيزاتها الفنية والتكنولوجية ومستويات إدارتها الإقتصادية وخطط تكاملها مع أسطول تجارى بحرى مكون من أحدث السفن التجارية البحرية.

وقد حاولت إسرائيل على الدوام أن تجعل من هذا المثلث البحرى قوة مؤثرة فى تدعيم قطاع إقتصاد النقل البحرى لديها. فرأس هذا المثلث يقوم بميناء إيلات على رأس خليج العقبة الذراع اليمنى للبحر الأحمر. وقاعدته ويمثلها ميناء أشدود وحيفا اللذان يشرفان على البحر المتوسط.

وقد عمدت مراكز التخطيط العملياتى فى هذه الموانئ على نحو تكاملى وتكافلى إلى توزيع مهام متخصصة لهذه الموانئ الثلاث بحيث تستغرق أنشطتها جميع نوعيات المشحونات التجارية البحرية وبحيث تتعامل مع جميع طرازات السفن مع تنوع وتتابع أجيالها. حيث أنها وضعت برامجها على أسس من نظرية أن المتحرك وهو السفن يفرض دائماً شروطه على الثابت وهو الموانئ. وفى المقابل فإن الموانئ وهى الثوابت تمثل تحريضاً دائما على المتغيرات وهى السفن بأن ينجذب إلى الموانئ التى تعتبر مراكز تميز ونقاط لوچستية تتميز بقلة التكلفة. فميناء أشدود قد تخصص فى تداول البضائع العامة والحاويات وسفن الرورو وسفن الصب وتزويد السفن بالوقود وفى ذات السياق فقد تخصص ميناء إيلات فى مناولة البضائع العامة والحاويات وسفن الصب وناقلات البترول وتزويد السفن بالوقود. كما أن ميناء حيفا ينخرط فى أنشطة البضائع العامة وسفن الحاويات ومشحونات البضائع الصب الجافة والسائلة وسفن البترول وتزويد السفن بالوقود وترسانات إصلاح وصيانة السفن.

هذه الموانئ مهيأة بحكم الإمكانات التكنولوچية والتخطيط الإدارى والتنفيذى العصرى لأن تتحول حثيثا إلى موانئ محورية متقدمة تحركها بواعث المنافسة وحوافز السيطرة والجلوس فى المقاعد الأمامية فى مجال الإستئثار بنسبة كبيرة من التجارة البحرية التى تمر بالمنطقة مشكلة بذلك تحديات كأداء أمام الموانئ المصرية فى العقود القادمة. كما أنها تترابط وتتواصل فيما بينها بشبكة من الطرق البرية البالغة التقدم. وقد شرعت إسرائيل منذ الستينيات من القرن العشرين فى التخطيط لإقامة قناة جافة تتمثل فى مد سكة حديدية ما بين إيلات/ حيفا وأشدود وكذلك إقامة قناة جافة برية ممثلة فى طرق لسير الشاحنات. هاتان القناتان تدخلان فى إطار مشروع لأسر الطاقة النقلية الكبيرة نسبياً لقناة السويس وترحيلها لمحور العقبة أشدود/ حيفا. وفى هذا المعترك برز ميناء بيروت فى أقصى شرق البحر المتوسط محاولا القيام بدور مركز التوزيع اللوجستى لمنطقة الخليج مقدمة لها البديل الأرخص والأسرع عن قناة السويس. وجميعها مشروعات لا يمكن الزعم بأنها تدخل فى مجال أضغاث الأحلام. فجميع المشروعات العالمية الكبرى ولدت فى مهاد التطورات والأمنيات ثم صارت حقائق ملموسة تذكر الذين تغافلو عنها بمدى فشلهم فى فرز حبات القمح عن ذرات العصاف.

بكل المقاييس العملية فإن الموانئ المصرية هى الأفضل موقعاً ومناخاً وبيئة إجتماعية وسياسية للقيام بإمداد أكثر تناغماً مع الاجتماعات الدولية والإقليمية. فمن المعروف أن ما نسبته 92% من مجموع التجارة العربية الخارجية يتم مع الأقطار الأجنبية وأن النسبة الباقية وهى 8% تمثل التجارة البينية ما بين بلدان العالم العربية وحتى مع وجود هذا الاختلال النسبى الهائل فإن الموانئ المصرية مع خطة جيدة لتكوين أسطول بحرى تجارى ستكون لاعبا سويا فى التجارة البحرية الإقليمية والدولية. لأن هذا الأسطول وهذه الموانئ ستكون شيئا أساسياً فى مجال الركائز والأصول التى ترفع من سقف نشاط الارتكاز التنموية ما بين القطاعات الإقتصادية الإنتاجية فى هيكل اقتصادنا القومى ومن أهمها اقتصاد قطاع النقل البحرى أسطولاً وموانئ وخدمات بحرية وميناثية.

من الناحية العملية فإن مجرى الحسابات والتوقعات لا يدعو إلى عكس الإعتقاد الراسخ فى أن مصر من وجوه عدة مهيأة لتخطى الرؤية البيروقراطية التقليدية التى حكمت الفكر الإقتصادى روحاً ممتدا من الزمن وحالة عجز دون حث التخطيط والتمويل الكافيين لكى تصبح دولة لها مكانتها المرموقة بين الدول في صناعة النقل البحرى من الطراز الأول. فدولاراً إستثمارى ينفق على خلق طاقة إستثمارية جديدة يمكن أن يحقق مردوداً ربحياً قدره ثلاثين دولارا. بالإضافة إلى أن فرصة عمل يتم إيجادها فى أنشطة صناعة خدمات الموانئ من الممكن أن تحقق من ورائها فى الأنشطة التابعة والمكملة ما بين أربعة إلى خمسة فرص توظف جديدة.

ومن الملاحظ أنه من مطالع الخمسينيات من القرن العشرين من أن مخططى عمليات التطوير فى الموانئ المصرية قد إستنفذوا خططهم وأفكارهم وطموحاتهم بالنسبة لكيفية السيطرة على إبقاء الموانئ المصرية فى مقدمة خطوط التماس مع عالم خرج من الحرب العالمية الثانية ولديه فهم شديد لتغيير كل شئ وتحديث كل القواعد والأساليب والأهداف. وحينما تباطأت خطى البحث عن وسائل وسبل جديدة تمكننا من اللحاق بهذه الثورة الخالقة للثروة توقفنا فى أول الطريق وبذلك فقدت مصر فى مضمار التحديات الإيجابية فرصة الدخول فى مدار الدول التى أدركت أن التنمية الحقيقية لا يمكن أن تقوم دون وجود موانئ قوية.

من أوجه عدة يبدو الإقتصاد المصرى بعد خمسة عقود من البحث عن أفعل وأنجح الصيغ التى تحقق له النهوض والاستقواء كأنه أشبه بالشكل الهندسى المربع الذى ينقص ضلعاً، حيث تمثل الصناعة التى تقدمت هونا ثم توقفت هونا ضلعه الأول والزراعة بكل ما يحيط بها من مشكلات ضلعه الثانى ومجموعات الأنشطة الأخرى ضلعه الثالث. إلا أن الضلع الرابع وهو صناعة الخدمات المينائية بكل مكوناتها لاسيما الصادرات غير المنظورة بتنوعات حلقاتها مازال بحاجة إلى احتلال موقعه الملائم فى هذا المربع. فهذا الإقتصاد النشط بطبيعته يعد قاعدة إنتاجية دولية هامة. فلا يزال هذا القطاع يفتقر بدرجة كبيرة إلى بناء قدراته المؤسساتية نتيجة غياب مولدات الدفع فى بنيته التحتية وبنيته الفوقية والفهم الإستراتيجى الواضح لضرورته وأهميته يضاف إلى ذلك الحاجة الماسة إلى الدعم المالى الذى يخلق تدفقات استثمارية والدعم غير المالى وفق رؤية متعددة المراحل وطويلة المدى.

فتغير المناخ الإقتصادى الدولى والبيئة الإستثمارية وطبيعة المفاهيم الإنتاجية والعلاقات التجارية متبادلة التأثير يعد من ضمن التفاعلات الأساسية التى تتجاوب مع شروط ومقتضيات نشوء المجال العملى الإقتصادى والقانونى اللازم لنمو وتوسيع صناعة الخدمات المينائية. فالبدهية ساطعة الوضوح التى تتنامى وتترسخ أهميتها هى أن تدفقات الصادرات الخدمية والأنشطة المينائية تعد من أهم القنوات التى تؤدى إلى تعاظم تدفقات الدخول والعوائد من هذه الصادرات غير المنظورة التى تقضى بدورها إلى نمو الجوانب الدائنة فى الميزان التجارى وبالتالى ميزان المدفوعات ومن ثم إمداد الموازنة العامة بروافد تقلل من تأثير العجز الكلى وتحول دون البحث عن موارد بديلة للتخفيف من آثار العجز الجزئى.

وهناك أولوية حان ميقات مناقشتها بما يتوازى مع ثقلها الخطير فى موازين إعادة هيكلة إقتصاد قطاع النقل البحرى الذى

تابع هل تقبل الموانئ المصرية التحدى فى عصر العولمة؟

عانى طويلاً من إهمال البحث الجاد فى تطويره والخروج به من مأزق المعاملة على قدم المساواة مع قطاعات إقتصادية داخلية أقل أهمية. يقصد بذلك إعادة النظر فى التشريعات التى/ تدار بها الموانئ لتنقيتها من مركزية البيروقراطية والفكر الوظيفى الذى يضع الربح فى مقدمة الأولويات قافزاً بعدم إكتراث فوق مقويات أهم بكثير من الربحية التى تنظر إلى التراكم النقدى بإعتباره مقياس نجاح على حساب التراكم الإستثمارى بإعتباره دليل نمو وتطور فالموانئ المصرية بحاجة إلى تخليصها من القواعد والإجراءات العقيمة التى تعرقل كل بوادر دفع هذه الموانئ إلى مقدمة القوى الإنتاجية التى ينبغى أن تحرر من سطوة الأشرطة الحمراء والتعقيدات التى تستهلك الجهود الخلاقة فى الدوران فى دوائر مغلقة تستهلك الوقت والجهد والنفقة دون طائل محققة بذلك الخسران المبين.

وقد يتطلب ذلك تكوين مجموعة عمل من خبراء أكاديمية النقل البحرى وغرف الملاحة ووزارة النقل البحرى والتجارة الخارجية ووزارة المالية ومجموعة خبراء من البنوك وشركات التأمين على أن تقدم هذه المجموعة البرنامج الأول (Plat-form) شاملاً جميع العناصر التالية:

– دراسة وتحليل الأسباب والمعوقات التى تمنع نهوض الموانئ بالصورة التى لا تقل عن الموانئ العالمية. واقتراح السياسات الإدارية والمالية والقانونية التى من شأنها جعل العمل والأنشطة فى الموانئ المصرية سلساً يتدفق فى يسر ودون عراقيل. وضع خطة عمل تنفيذية للتدابير والإجراءات الموازية والمتتالية وفق برامج عينية / مالية / زمنية للوصول إلى هذا الهدف. دراسة أبعاد وضرورات وإمكانات سبل التمويل الذاتى المحلى ووسائل التمويل الخارجية الأخرى للإستثمار فى تطوير وتحديث الموانئ وفق مصالح الإقتصاد العالمى بغية التعاشق مع شروط ومتطلبات أسواق صناعة النقل البحرى وصناعة خدمات الموانئ الدولية. والدراسة المقارنة للمشروعات المماثلة التى تمت بنجاح فى هذا الميدان فى عدد من بلدان العالم للإفادة من الجوانب الإيجابية فيها وتلافى الآثار السلبية فيها.

وإلى أن يحدث ذلك سواء فى المدى القصير أو المدى المتوسط فإن إن هذه العناصر ينبغى توافرها في موانينا:

أهمية بناء مستويات حديثة من التقدم التكنولوچى تحديث وتطوير المفاهيم والأداء الإدارى. زيادة الإستثمارات فى رءوس الأموال المعرفية بما فيها تكنولوچيا المعلومات. تعميق الإهتمام بصناعة الخدمات اللوچستية. تعزيز دور التحالفات الدولية فى مجالات صناعة النقل البحرى. تحويل أكبر عدد من الموانئ المصرية إلى مراكز توزيع سلعية دولية. تحويل رسوم الخدمات فى الموانئ المصرية إلى رسوم تنافسية جاذبة. تقليص العراقيل البيروقراطية التى تهدد مركزنا التنافسى إقامة تحالفات وتشابكات ما بين الموانئ العربية فى ظل العولمة.

***

قناة بنما .. بوابة المحيطات وتحديات العصر



بقلم / إبراهيم أحمد على

تعمل الكثير من دول العالم على إستثمار وإستغلال تزايد وإتساع حجم التبادل التجارى على مستوى العالم. ومن تلك الدول جمهورية بنما

فقد طرح الرئيس البنمى Martin torrijos مشروع على الحكومة البنمية يقوم على توسيع وتعميق إحدى هويسات قناة بنما (تضم قناة بنما (3) هويس) حيث يرى رئيس بنما أن القناة حاليا وصلت إلى الحد الذى يتطلب معه ضرورة القيام بمشروع التوسيع والتعميق من أجل منح القدرة للقناة على استقبال وخدمة السفن العملاقة.

حيث أن طول الهويس حالياً لا يتعدى 354 متر والعرض 33.53 متر.

يسمح بمرور السفن فى حدود 294 متر طول و 32 عرض كحد أقصى.

أما المشروع المطروح من قبل الرئيس البنمى Martin torrijos يهدف إلى الوصول إلى طول 427 متر وعرض 55 متر وسوف تطرح الحكومة البنمية المشروع علي مجلس الشعب البنمى للإستفتاء على فكرة المشروع.

وإذا تمت الموافقة على تنفيذ المشروع فمن المتوقع أن يتم الإنتهاء من تنفيذه فى خلال 7 أو 8 سنوات من تاريخ الموافقة عليه.

وحسب رأى رئيس بنما فإن قناة بنما سوف تجذب عملاء جدد وأيضاً ستتمكن من خدمة سفن الحاويات العملاقة وناقلات البترول وحاملات الطائرات الحربية.

ويقول الرئيس البنمى إن لم تتم الموافقة على تنفيذ هذا المشروع فإن قناة بنما ستفقد مركزها وسوف تظهر بدائل أخرى. أما بالنسبة لجانب تكاليف المشروع وطبقاً لتوقعات رئيس بنما فإن المشروع سيحتاج إلى مبلغ فى حدود 5.25 مليار دولار أمريكى.

ويشكك بعض الإقتصاديين فى هذا المبلغ متوقعين أن يصل إلى (8) مليار دولار أمريكى.

الجدال الدائر حول المشروع:

أثار طرح هذا المشروع بالجدال داخل أروقة الحكومة البنمية بين رفض وقبول.

فيرى البعض عدم جدوى هذا المشروع نظراً لإرتفاع التكلفة ولجوء الحكومة البنمية إلى الإستدانة لتنفيذه. ويرى البعض الآخر أن عند الإنتهاء من المشروع والمتوقع له تاريخ سنة 2015 فإن المشروع لن يستطع تلبية حاجات هذا التاريخ.

وهناك مشروع بديل طرح من قبل بعض الرافضين لمشروع الرئيس البنمى، هذا المشروع البديل يقترح إقامة محطات وأرصفة بحرية بين طرفى القناة لنقل البضائع عبر القناة.

ومن أقوى المعارضين للمشروع هو رئيس بنما السابق – (guillermo endara) (1989–2004) الذى يتوقع تضاعف تكاليف المشروع ويأتى مع ذلك أيضاً خوف المزارعين وملاك الأراضى الزراعية الملاصقة لشاطئ قناة بنما وذلك من مصادرة أراضيهم.

وهنا يدافع الرئيس البنمى عن مشروعه وتفاؤله به وعما سوف يوفره المشروع من وظائف مباشرة وغير مباشرة «الورشة الفراعونية حسب تعبير صحيفة اللوموند الفرنسية» ومن المتوقع وعند الموافقة على هذا المشروع أن تقوم إدارة قناة بنما برفع قيمة رسوم مرور السفن من أجل العمل على توفير دعم مالى له.

والجدير بالذكر أن قناة بنما يجتازها سنوياً حوالى 13.000 سفينة.

نبذة تاريخية عن قناة بنما:

قام المهندس الفرنسى فرديناند ديليسبس بالإشتراك مع إحدى الشركات بعمل الدراسات الأولية لقناة بنما «وهو المهندس المسئول عن حفر قناة السويس سنة 1881» وانتقل المشروع إلى شركة أخرى سنة 1893.

وفى عام 1903 تم التنازل من قبل تلك الشركات لصالح الحكومة الأمريكية نظير مبلغ (40) مليون دولار وبعد عشر سنوات من العمل الشاق تم إفتتاح قناة بنما وذلك في 15 أغسطس سنة 1914 وكان المشروع تحت رعاية المهندس/ چون ستيفن.

وقد وقعت الولايات المتحدة الأمريكية معاهدة مع بنما سنة 1903 دفعت خلالها الولايات المتحدة مبلغ (10) مليون دولار، وتعهدت الإدارة الأمريكية بدفع مبلغ سنوى لحكومة بنما 250.000 دولار وبمقتض بنود المعاهدة المبرمة تفرض الولايات المتحدة الأمريكية سيادتها على القناة والمناطق المحيطة (1432) كم2.

وأيضاً تمنح المعاهدة الولايات المتحدة حق الإستغلال غير المحدود للقناة والصيانة والدفاع.

وقد أبرمت معاهدة أخرى سنة 1977 بين الولايات المتحدة وجمهورية بنما تقضى بأن تقوم الأخيرة بمراقبة القناة بدء من سنة 1999.

أهمية قناة بنما

تتكون قناة بنما من 3 هويس توفر مسافة 13.000 ك م

وهي المسافة بين الشواطئ الشرقية والغربية للولايات المتحدة الأمريكية.

وأيضاً تختصر المسافة بين موانئ الشاطئ الغربى لأمريكا مع موانئ أوروبا.

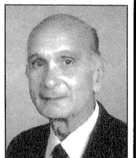
وعلى سبيل المثال: أن قيام رحلة من موانئ استراليا مروراً بقناة بنما يختصر مسافة طولها حوالى 3200 ك م.

والجدير بالذكر أن طول قناة بنما (70) كيلو متر وعمقها 12 متر وارتفاع أبواب الهويس 34 متر بوزن 730 طن.

عن مجلة BIMCO BULLETIN FEB 2006

وسائل الإرتقاء بالأمن وأهلّية العاملين فى البحر

عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل



إجتمعت لجنة مستويات التدريب وشهادات التأهيل وأعمال الوردية STCW المنبثقة عن المنظمة البحرية الدولية فى الفترة من 23 إلى 27 يناير سنة 2006 ، وشارك فى الإجتماع ممثلون عن 80 دولة عضو فى المنظمة وأكثر من 20 منظمة إستشارية، وقد تناول المجتمعون عدة قضايا كان من أهمها:

الإرتقاء بالأمن البحرى

كان موضوع الإرتقاء بالأمن البحرى على رأس قائمة أولويّات اللجنة. وقد بدأت المناقشات بإقتراح من الولايات المتحدة الأمريكية بضرورة زيادة الوعى الأمنى بين جميع الأفراد على ظهر السفن بما فى ذلك هؤلاء الذين ليس عليهم مسئوليات أمنية، عن طريق فرض تدريب أمنى إضافى على كل العاملين فى البحر. وقال مندوب الولايات المتحدة الأمريكية أنه يفضّل وضع برنامج تدريب أمنى عام يكون ضمن متطلبات معاهدة مستويات التدريب وشهادات التأهيل وأعمال الورديةSTCW CON. المفروض على جميع العاملين فى البحر .

إلاّ أن بعض الحاضرين رأوا أن التدريبات الحالية لتنفيذ الكود الدولى لأمن السفن والموانى ISPS code هى أفضل طريق لتدريب العاملين فى البحر إلى جوار ضابط أمن السفينة والميناء، وأنه لا داعى لجعل هذه التدريبات ضمن الإحتياجات العامة للأهلية للعمل فى البحر. وهذا الموقف المرن هو ما تفضّله منظمة BIMCO، إذ أن هناك إشفاقاً كبيراً لفكرة أن يكون جميع العاملين فى البحر خبراء فى الأمن وأنهم يجب ألاّ يتعرضوا جميعاً لدراسات وتدريبات تؤهلهم ليكونوا متخصصين وخبراء فى الأمن إلى جوار أعمالهم الفنية المهنية.

ويُنتظر إتخاذ قرار حول القضية الإجمالية بالوعى الأمنى العام وخاصة فيما يتعلق بإعادة النظر فى معاهدة STCW CON. للتأكد من أن جميع العاملين على السفن يحصلون على تدريب مناسب على الأمن لكى يشاركوا جميعاً فى زيادة الأمن البحرى.

ووافقت اللجنة على ضرورة إضافة نصوص مناسبة فى كل من معاهدة STCW CON. وكود السلامة STCW CODE فيما يخص تدريب وتعريف العاملين فى البحر بشئون الأمن بالإضافة إلى ضباط أمن السفن، وإن إختلفت الأفكار عن طريقة مواجهة هذا الأمر وما يجب إضافته من دراسات بشئون الأمن، وأنه فى جميع الأحوال يجب النص على فترة إنتقالية لتنفيذ هذه الإضافات.

أهلّية العاملين فى البحر

تم الإتفاق على وضع أقل تدريب ممكن لتلبية إحتياجات شهادة الأهلّية للأفراد البحريين RATINGS وبإضافتها إلى معاهدة STCW CON.، وذلك بعد نقل مسئولية تحديد مستويات الأهلّية للأفراد البحريين من مظمة العمل الدولية ILO إلى المنظمة البحرية الدولية IMO. كما رحّبت اللجنة بإقتراح بإنشاء مُسمّى عامل بحرى ماهر Able Seafarer وعامل موتور Motorman بدلاً من بحّار ماهر Able Seaman.

كما تقدم بعض المندوبين بإقتراح وضع نظام تأهيل أفراد صالحين لكل الأغراض General Purpose. وقالت منظمة BIMCO أنه يجب أن تكون مستويات العاملين فى البحر مرنة لتشمل جميع التخصصات على السفن الحديثة، وأنه من الضرورى أن تبقى مستويات التدريب الحالية قائمة حتى يتم إضافة التدريبات الخاصة الأخرى اللازمة للعاملين فى البحر للعمل على السفن الحديثة.

وكان هناك جدل حول الخدمة العملية البحرية اللازمة للأفراد البحريين، ووافقت اللجنة على أنها بالنسبة للعامل البحرى الماهر يجب أن تكون 18 شهراً على الأقل، وبالنسبة لعامل الموتورات أن تكون 12 شهراً على الأقل.

كما راجعت قضية الأهلّية طبقاً لما جاء فى كود مستويات التدريب وشهادات الأهلّية وأعمال الوردية STCW CODE فيما يخص أقل التدريبات على السلامة بما فى ذلك المهارة فى إنقاذ الأرواح وإطفاء الحرائق والإسعافات الأولية والرعاية الطبية.

ومرة أخرى أدّت المناقشات إلى صعوبة الوصول إلى تفاهم حول ما إذا كانت هناك حاجة إلى مراجعة الإحتياجات المطلوبة، وما إذا كان من الضرورى إجراء الدراسات فى المعاهد البحرية فى البر لتحديث المعلومات حول هذه المواضيع والتى عادةً لا تُعقد على ظهر السفن فى البحر. وقد ظهرت فكرة أن هذه الدراسات قد تؤدى إلى زيادة الأعباء المالية على العاملين فى البحر وزيادة الأحمال على الشركات الملاحية وملاك السفن. ورأى البعض عدم الحاجة لدراسات من هذا القبيل وأن الإلتزام التام بما جاء فى كود إدارة السلامة البحرية ISM CODE هو البديل الأفضل. وعارض البعض بشدة إدخال أى تعديلات على كود STCW وإنما بوضعها بصفة توصيات إرشادية لشركات الملاحة والإدارات البحرية.

***



محاربة الغش والفساد

بقلم/ عبد السلام السيد أحمد

تم إفتتاح «مؤتمر دور التقنيات الحديثة فى مجال الكشف عن الغش والفساد» بمقر الجهاز المركزى للمحاسبات برئاسة الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء وحضور الدكتور جودت الملط رئيس الجهاز، والدكتور طارق كامل وزير الإتصالات وتكنولوجيا المعلومات، والدكتور أحمد درويش وزير الدولة للتنمية الإدارية وممثلو دواوين المحاسبات فى 14 دولة عربية بالإضافة إلى عدد كبير من المستشارين والخبراء بالنيابة العامة والإدارية، وهيئة الرقابة الإدارية، وأساتذة الجامعات المتخصصين.



جلسة إفتتاح المؤتمر يرأسها الدكتور أحمد نظيف

كلمة الإفتتاح

أشار الدكتور نظيف فى كلمة الإفتتاح التى ألقاها إلى أنه يتم مواجهة الفساد فى جميع القطاعات بفكر جديد وعلى أساس متطور، وملاحقة المفسدين أياً كانت وظائفهم، وعدم التستر على الفساد، وذلك تأكيداً لما أشار إليه الرئيس محمد حسنى مبارك، فى كافة أحاديثه عن الضرب بيد من حديد على كل من تسول له نفسه إحداث الفساد بأجهزة الدولة، ويأتى الحرص على ملاحقة الفساد وإنطلاقاً من إهتمام الدولة بقضية التنمية البشرية، والحفاظ على أمن المجتمع.

مبادرات الحكومة

إستعرض رئيس مجلس الوزراء ما تبنته الحكومة من مبادرات لمحاربة الفساد من أهمها:

- إنشاء جهات رقابية نوعية تقوم برفع التقارير الميدانية للحكومة.
- إتاحة نشر حالات الفساد مهما يكن مركز المتورطون فيها.
- سن القوانين وتقوية دور المنظمات والهيئات العاملة فى مجال محاربة الفساد.
- دعم صلاحية أجهزة ومؤسسات الرقابة المالية والإدارية، واحترام سيادة القانون، وتدعيم حق المواطن فى الشكوى.
- فتح نوافذ جديدة للحوار الوطنى بين مختلف طوائف المجتمع.
- منح الصحافة والإعلام حرية غير مسبوقة.
- تعزيز رسالة المجلس القومى لحقوق الإنسان.
- تشجيع مشاركة مؤسسات المجتمع المدنى.

إستراتيجية الحكومة

أوضح رئيس مجلس الوزراء إستراتيجية الحكومة لمحاربة الفساد التى تتسم بالنظرة العلمية فى التحليل والحركة فى التنفيذ، وذلك لسد جميع الثغرات التى يمكن من خلالها تنشيط الفساد، كما تبنت الحكومة المبادرات التى تأتى جميعها فى إطار برنامج ضبط أداة الدولة، ومكافحة العراقيل والمعوقات والفساد بغرض فتح باب الإنطلاق نحو التقدم، ونتيجة لذلك فقد بدأت تظهر النتائج فى مجال محاربة الغش والفساد خاصة بعد تبسيط بند التعريفة الجمركية وتخفيض فئاتها مما أدى إلى غلق الكثير من الثغرات المضرة بمناخ الإستثمار وحصيلة الجمارك، وقد وضعت خطوات الإصلاح السياسى الجادة أساس المناخ السياسى الصحى، علاوة على إيجاد جهاز إدارى فعال وكفء يحسن إدارة موارد الدولة وخدمة المواطنين، كما سيتم إعداد قانون جديد للوظيفة العامة سيكون من أهم أهدافه محاربة الفساد بالجهاز الإدارى.

وقد أشار الدكتور نظيف إلى مجتمع المعلومات وتقدم نظم ووسائل الإتصالات، وانتشار استخدام الأجهزة التقنية الحديثة، والاعتماد على الحاسبات، وما لدى تلك التقنيات المتطورة من قدرات على توفير البيانات والمعلومات وسرعة اتخاذ القرارات، ولذا فقد بات من الضرورى إستثمار وتوظيف فوائد التكنولوجيا الحديثة لخدمة ملاحقة الفساد بجانب تحقيق الشفافية، وترسيخ النزاهة مع استمرارية التعامل داخل أجهزة الدولة الرسمية بالوسائل التقليدية.

آراء وأفكار

- أشاد الدكتور طارق كامل وزير الإتصالات وتكنولوجيا المعلومات بدور الجهاز المركزى للمحاسبات فى الرقابة على الأداء ومتابعة تنفيذ الخطط التنموية فى العصر الذى أصبحت فيه التكنولوجيا تقوم بدور متعاظم فى تنمية الأداء الحكومى والإدارى، والكشف عن الفساد، وقد قام الجهاز المركزى للمحاسبات بجهود مستمرة للتحديث وإدخال التقنيات الحديثة للرقابة والمتابعة وذلك تمشياً مع البرنامج القومى للتنمية والتكنولوجيا، ومبادرة المعلومات فى المجتمع المصرى التى تشمل تطوير البنية التكنولوجية، وتطوير الحكومة الإلكترونية والجهاز الإدارى للدولة، ولذا فقد تم تنظيم دورات تدريبية متطورة للعاملين للعاملين بالجهاز للإرتقاء بمستواهم، بجانب ميكنة أعمال الجهاز، وإعداد موقع على شبكة الإنترنت، وتنفيذ مشروع الأرشيف الإلكترونى الخاص به، وذلك تطويراً للعمل الرقابى.
- أكد الدكتور أحمد درويش وزير التنمية الإدارية أن التنافس بين دول العالم لجذب المزيد من الإستثمارات يحقق المزيد من النمو وزيادة فرص العمل، ولابد من التمسك بالإدارة الرشيدة، ويتطلب ذلك جهاز إدارى يتسم بالكفاءة والفاعلية والمشاركة الواعية من المجتمع المدنى، وقد أشار الوزير إلى تقرير التنافسية العالمية الصادر عن المنتدى الإقتصادى العالمى والذى وضع مصر عام 2005 فى المرتبة 41 من بين 117 دولة بعدما كان ترتيبها 55 من بين 104 دولة العام السابق، ويشير تقرير منظمة الشفافية العالمية إلى تقدم مصر من المركز 77 من بين 145 دولة عام 2004 إلى 70 من بين 158 دولة.
- أشاد الدكتور جودت الملط رئيس الجهاز المركزى للمحاسبات فى كلمته إلى أن الفساد ليس ظاهرة تقتصر على دول بعينها ولكنها تظهر بنسب متفاوتة تختلف وفقاً للظروف السياسية والإقتصادية والإجتماعية بين دولة وأخرى، ولذا تتكاتف دول العالم لمكافحة هذه الظاهرة لتحقيق التنمية والرخاء لشعوبها، وذلك عن طريق تفعيل دور الأجهزة الرقابية مع إنشاء رقابة شعبية ذاتية، وتنمية الوعى الرقابى للمواطنين، ودعم دور الإعلام لمكافحة الفساد، وأكد رئيس الجهاز أن كشف وردع الغش والفساد هو تحد مشترك للدول العربية كافة ولأجهزة الرقابة العليا، ولذا يستلزم الأمر ضرورة زيادة التعاون فيما بين الأجهزة ليكون دور الأجهزة العليا للرقابة محورياً فى مقاومة هذه الظاهرة.

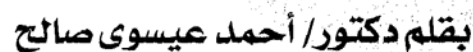
أهم توصيات المؤتمر

- ضرورة تفعيل دور الأجهزة الرقابية بجانب إجراء بعض التعديلات فى القوانين واللوائح عن طريق المشرع لتتلاءم مع التقنيات الحديثة.
- العمل على تطوير الإرشادات والأدلة الرقابية فى ظل تنامى إستخدام تكنولوجيا المعلومات والحاسب الآلى بالأنظمة المالية للكشف عن الغش والفساد.
- ضرورة سعى جميع الأجهزة العليا للرقابة – من خلال تقاريرها التى ترفعها للسلطات المختصة – إلى تقديم توصيات عملية حول سن وتطوير الأنظمة والقوانين الخاصة بمقاومة الغش والفساد.
- وضع آلية لمحاسبة المقصرين وتعقب المفسدين.
- العمل على توظيف التقنيات الحديثة فى تعزيز شمولية أنظمة الضبط الداخلى بإعتبار أن الرقابة الداخلية أهم خصم فى المؤسسة.
- وضع إستراتيجية لتأهيل الموارد البشرية فى مجال الكشف عن الغش والفساد للمحافظة على المال العام.
- التركيز على إستخدام التقنيات الإلكترونية الحديثة فى إطار المخطط التدريبى للمجموعة العربية.
- تبادل الخبرات والبرمجيات المستخدمة بين الأجهزة العليا للرقابة فى مجال الكشف عن الغش والفساد.

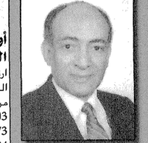


تقييم الإداء لهيئات الموانى المصرية

عام 2005/2004 مقارناً بعام 2004/2003



عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية



أولاً: عدد السفن الواردة والصادرة

ارتفع عدد السفن الواردة لهيئات الموانى من 12225 سفينة عام 2004/2003 إلى 13473 سفينة عام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 10.2% حيث بلغت نسبة الزيادة فى هيئة ميناء بورسعيد 14.6% وفى موانى البحر الأحمر 8.8% وفى ميناءى الإسكندرية ودمياط 9% لكل منهما وإستأثرت ميناء الإسكندرية بنسبة 33.5% من عدد السفن فى عام 2005/2004 مقابل 33.8% فى العام السابق بينما إستأثرت موانى البحر الأحمر بنسبة 23.8% مقابل 24.1% فى العام السابق وإستأثرت ميناء دمياط بنسبة 22.1% مقابل 22.3% فى العام السابق. ويوضح الجدول التالى عدد السفن الواردة والصادرة إلى ومن هيئات الموانى:

جدول رقم(1) سفينة

[illegible]	2005/2004			2004/2003			[illegible]
	[illegible]	[illegible]	جملة [illegible]	[illegible]	[illegible]	جملة [illegible]	
1- ميناء الإسكندرية	4517	4410	8927	4134	4126	8260	108.1
2- ميناء دمياط	2976	2928	5904	2724	2730	5454	108.3
3- ميناء بورسعيد	2773	644	3417	2419	462	2881	118.6
4- موانى البحر الأحمر	3207	3112	6319	2948	2810	5758	109.7
جملة	13473	11094	24567	1225	10128	22353	109.9

وبالنسبة للسفن الصادرة فقد أرتفعت من 10128 سفينة فى عام 2004/2003 إلى 11094 سفينة عام 2004/ 2005 بنسبة زيادة قدرها 9.9%، ولقد بلغت نسبة الزيادة فى الإسكندرية 6.9% وفى دمياط7.3% وفى بورسعيد 39.4% وفى موانى البحر الأحمر 10.7%، وإستأثرت ميناء الإسكندرية بنسبة 39.8% من عدد السفن الصادرة مقابل 40.7% فى العام السابق، فى حين إستأثرت موانى البحر الأحمر بنسبة 28% مقابل 27.7% فى العام السابق بينما إستأثرت ميناء دمياط بنسبة 26.4% مقابل 27% فى العام السابق وبلغت النسبة فى ميناء بورسعيد 5.8% مقابل 4.6% فى العام السابق.

ولقد بلغت أعداد سفن الحاويات الواردة 4268 سفينة بنسبة 31.8% من إجمالى عدد السفن فى عام 2004/ 2005 مقابل 4302 سفينة بنسبة 35.2% من إجمالى عدد السفن فى عام 2004/2003 فى حين بلغت أعداد سفن الحاويات الصادرة 2864 سفينة بنسبة 25.8% من إجمالى عدد السفن الصادرة فى عام 2005/2004 مقابل 2803 سفينة بنسبة 27.7% فى عام 2004/2003.

ولقد إستأثرت ميناء دمياط بعدد 1589 سفينة واردة بنسبة 37.1% من إجمالى سفن الحاويات الواردة فى عام 2005/2004 مقابل 1589 سفينة بنسبة 37.5% فى عام 2004/2003 فى حين إستأثرت ميناء بورسعيد بعدد 1512 سفينة بنسبة 35.3% فى عام 2005/2004 مقابل 1559 سفينة بنسبة 36.4% فى العام السابق، وبلغت عدد سفن الحاويات الواردة فى ميناء الإسكندرية 1011 سفينة بنسبة 23.6% مقابل 999 سفينة بنسبة 23.3% فى العام السابق وفى موانى البحر الأحمر بلغ عدد سفن الحاويات الواردة 174 سفينة بنسبة 4.1% مقابل 135 سنة بنسبة 3.1% فى العام السابق.

وبالنسبة لسفن البضاعة العامة فقد بلغ عدد السفن الواردة 2226 سفينة بنسبة 16.5% فى عام 2005/2004 مقابل 2151 سفينة بنسبة 18.4% فى العام السابق وإستأثرت ميناء الإسكندرية بعدد 1749 سفينة واردة بنسبة 78.6 من سفن البضاعة العامة الواردة فى عام 2005/2004 مقابل 1640 سفينة بنسبة 76.2% فى العام السابق وإستأثرت ميناء بورسعيد بعدد 166 سفينة بنسبة 7.5% مقابل 199 سفينة بنسبة 9.3% فى العام السابق وفى دمياط بلغ عدد السفن 194 بنسبة 8.7% مقابل نفس العدد بنسبة 9% فى العام السابق وفى موانى البحر الأحمر بلغ العدد 117 سفينة بنسبة 5.3% مقابل 118% سفينة بنسبة 5.5% فى العام السابق.

ثانياً: حركة البضائع والحاويات:

بلغت حمولة البضائع والحاويات المتداولة 98364.1% ألف طن فى عام 2005/2004 (55738.8 وارد، 42625.3 صادر) مقابل 86559.7 ألف طن فى عام 2004/2003 (47805.5 وارد، 38754.2 صادر) بنسبة زيادة قدرها 13.6% حيث زادت الواردات بنسبة 16.6% وزادت الصادرات بنسبة 10%.

وإستأثرت ميناء الإسكندرية بحمولة 42480.2 ألف طن بنسبة 43.2% من الإجمالى مقابل 41.6% فى العام السابق حيث بلغت نسبة الصادرات 33.4% مقابل 32.9% فى العام السابق وبلغت نسبة الواردات 50.6% مقابل 48.5% فى العام السابق.

يليها ميناء دمياط الذى تداول 26220.1 ألف طن بنسبة 26.7% مقابل 28.4% فى العام السابق حيث بلغت نسبة الصادرات 28.6% مقابل 32.3% فى العام السابق وبلغت نسبة الواردات 25.2% مقابل 25.3% فى العام السابق.

ويوضح الجدول التالى حركة البضائع والحاويات فى عام 2005/2004 بالمقارنة بعام 2004/2003:

جدول رقم(٢)

حركة البضائع والحاويات (بالألف راكب)

[illegible]	2005/2004			2004/2003		
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1- ميناء الإسكندرية	28229.4	14250.8	42480.2	23206.9	12756.1	35963
2- ميناء دمياط	14025.2	12194.9	26220.1	12116	12504	24620
3- ميناء بورسعيد	7034.9	7738.5	14773.4	5769.8	6292.3	12062.1
4- موانى البحر الأحمر	6449.3	8441.1	14890.4	6712.8	7201.8	13914.6
جملة	55738.8	42625.3	98364.1	47805.5	38754.2	86559.7

وإستأثرت موانى البحر الأحمر بنسبة 15.1% من الإجمالى مقابل 16.1% حيث بلغت نسبة الصادرات 19.8% مقابل 18.6% فى العام السابق وبلغت نسبة الواردات 11.6% مقابل 14.1% فى العام السابق.

وأخيراً بلغت نسبة هيئة بورسعيد -15.% مقابل 13.9% فى العام السابق حيث بلغت نسبة الصادرات 18.2٪مقابل 16.2٪ فى العام السابق وبلغت نسبة الواردات 12.6٪ مقابل 12.1٪ فى العام السابق.

ويوضح الجدول التالى الأهمية النسبية للبضائع العامة وذات الطبيعة الخاصة والصب الجاف والصب السائل:

جدول رقم (3) %

[illegible]	2005/2004				2004/2003			
	البضائع العامة	ذات الطبيعة الخاصة	الصب الجاف	الصب السائل	البضائع العامة	ذات الطبيعة الخاصة	الصب الجاف	الصب السائل
1- ميناء الإسكندرية	63.1	46.8	48.5	72	60.9	69	41.9	72.7
2- ميناء دمياط	9.8	41.6	25.9	3.8	9.1	17.8	32.2	4.9
3- ميناء بورسعيد	2	0.2	6.1	5.6	2.4	0.1	5.5	5.9
4- موانى البحر الأحمر	25.1	11.4	19.5	18.6	27.6	13.1	20.4	16.5
جملة	100	100	100	100	100	100	100	100

لقد إرتفعت البضائع العامة من 7892.5 ألف طن فى عام 2004/2003 إلى 9018.5 ألف طن في عام 2004/ 2005 بنسبة زيادة قدرها 14.3% وبلغت نسبتها إلى إجمالى البضائع المتداولة 9.2% مقابل 9.1% فى العام السابق، وإستأثر ميناء الإسكندرية بنسبة 63.1% من البضائع العامة مقابل 60.9% فى العام السابق.

يليها موانى البحر الأحمر بنسبة 25.1% مقابل 27.6% فى العام السابق، بينما بلغت نسبة ميناء دمياط منها 9.8% مقابل 9.1% فى العام السابق وأخيراً بلغت نسبة هيئة ميناء بورسعيد 2% مقابل 2.4% فى العام السابق.

وبخصوص البضائع ذات الطبيعة الخاصة فقد ارتفعت من 2643.9 ألف طن فى عام 2004/2003 إلى 4345.2 ألف طن فى عام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 64.3% وبلغت نسبة البضائع ذات الطبيعة الخاصة إلى إجمالى البضائع 4.4% مقابل 3.1% فى العام السابق.

ولقد إستأثر ميناء الإسكندرية بنسبة 46.8% من البضائع ذات الطبيعة الخاصة مقابل 69% فى العام السابق فى حين إستأثر ميناء دمياط بنسبة 41.6% مقابل 17.8% فى العام السابق وإستأثرت موانى البحر الأحمر بنسبة 11.4% مقابل 13.1% فى العام السابق وأخيراً بلغت نسبة بورسعيد 0.2% مقابل 0.1% فى العام السابق.

وبالنسبة للصب الجاف فقد ارتفع من 37472.8 ألف طن فى عام 2004/2003 إلى 41856.4 ألف طن فى عام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 11.7% وبلغت نسبة الصب الجاف إلى إجمالى البضائع 45.6% مقابل 43.3% فى العام السابق.

وإستأثرت ميناء الإسكندرية بنسبة 48.5% من الصب الجاف مقابل 41.9% فى العام السابق



تقييم الأداء لهيئات الموانى المصرية

عام 2005/2004 مقارناً بعام 2004/2003

يليها ميناء دمياط بنسبة 25.9% مقابل 32.2% فى العام السابق يليها موانى البحر الأحمر بنسبة 19.5% مقابل 20.4% فى العام السابق وأخيراً ميناء بورسعيد بنسبة 6.1% مقابل 5.5% فى العام السابق.

أما عن الصب السائل فقد انخفض من 9456.9 ألف طن فى عام 2004/2003 إلى 8685.6 ألف طن فى 2005/2004 بنسبة خفض قدرها 8.2% وبلغت نسبة الصب السائل إلى إجمالى البضائع 8.8% مقابل 10.9% فى العام السابق.

ولقد إستأثرت ميناء الإسكندرية بنسبة 72% من الصب السائل مقابل 72.7% فى العام السابق يليها موانى البحر الأحمر التى استأثرت بنسبة 18.6%مقابل 16.5% فى العام السابق بينما استأثرت ميناء بورسعيد بنسبة 5.6% مقابل 5.9% فى العام السابق وأخيراً ميناء دمياط بنسبة 3.8% مقابل 4.9% فى العام السابق.

ثالثا: الحاويات المتداولة

يوضح الجدول التالى عدد الحاويات برسم البلد وحمولتها وعدد الحاويات الترانزيت وحمولتها:

جدول رقم(4)

الحاويات المتداولة **ألف حاوية / ألف طن**

الميناء	2005/2004 عدد الحاويات برسم البلد	حمولة	عدد الحاويات الترانزيت	حمولة	2004/2003 عدد الحاويات برسم البلد	حمولة	عدد الحاويات الترانزيت	حمولة
1- ميناء الإسكندرية	690.8	7536.2	38.4	593.1	588.6	6429.2	22.5	309.9
2- ميناء دمياط	169	1336.1	669.5	8484.2	127.5	1062.3	928.3	7536.4
3- ميناء بورسعيد	155	1405.1	920.6	7994.2	127.3	1161.2	694.1	6443.1
4- موانى البحر الأحمر	203.8	1782.1	41.6	420.6	167.1	1391.1	51.5	625.6
جملة	1218.6	12059.5	1997.1	17492.1	1010.5	10043.8	1696.4	14315

من الجدول السابق يتبين أن الحاويات المتداولة قد أرتفع من 2706.9 ألف حاوية مكافئة فى عام 2004/2003 إلى 3215.7 ألف حاوية مكافئة فى عام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 18.8% حيث ارتفع عدد الحاويات برسم البلد من 1010.5 ألف حاوية إلى 1218.6 ألف حاوية بنسبة زيادة قدرها 20.6% كما أرتفع عدد الحاويات الترانزيت 1696.4 ألف حاوية إلى 1997.1 ألف حاوية بنسبة زيادة قدرها 17.7%.

ولقد أرتفعت حمولة الحاويات من 24958.8 ألف طن إلى 29551.6 ألف طن بنسبة زيادة قدرها 18.4% حيث أرتفع وزن الحاويات برسم البلد من 10043.8 ألف طن إلى 12059.5 ألف طن بنسبة زيادة قدرها 20.1% في حين ارتفع وزن الحاويات الترانزيت من 14915 ألف طن إلى 17492.1 ألف طن بنسبة زيادة قدرها 17.3% ويلغ متوسط وزن الحاوية 9.22 طن في عام 2004/2003 انخفضت إلى 9.19 طن فى عام 2005/2004 بنسبة خفض قدرها 0.3٪ حيث بلغ متوسط وزن الحاوية برسم البلد 9.9 طن فى العامين فى حين بلغ متوسط وزن الحاوية الترانزيت 8.8 طن فى العامين.

ولقد لإستأثرت ميناء الإسكندرية بنسبة 56.7 من الحاويات برسم البلد مقابل 58.2% فى العام السابق فى حين إستأثر بنسبة 1.9% من حاويات الترانزيت مقابل 1.3% فى العام السابق فى حين إستأثرت ميناء دمياط بنسبة 13.9% من الحاويات برسم البلد مقابل 12.6% فى العام السابق وبنسبة 49.9% من الحاويات الترانزيت مقابل 54.7% فى العام السابق وإستأثرت ميناء بورسعيد بنسبة 12.7% من الحاويات برسم البلد مقابل 12.6% فى العام السابق ومن الحاويات الترانزيت إستأثرت بنسبة 46.1% مقابل 40.9% فى العام السابق وأخيراً إستأثرت موانى البحر الأحمر بنسبة 16.7% من الحاويات برسم البلد مقابل 15.5% فى العام السابق كما إستأثرت بنسبة 2.1% من الحاويات الترانزيت مقابل 3% فى العام السابق.

رابعاً: الركاب

أرتفع عدد الركاب من 2545 ألف راكب (1292.7 ألف راكب وارد، 1252.3 ألف راكب صادر) فى عام 2003/ 2004 إلى 2841.7 ألف راكب (1428.8 ألف راكب وارد، 1412.9 ألف راكب صادر) بنسبة زيادة قدرها 11.7% (10.5% زيادة فى الوارد، 12.8% زيادة فى الصادر) ويوضح الجدول التالى أعداد الركاب موزعة على الموانى:

جدول رقم(5)

(بالألف راكب)

الميناء	2005/2004 وارد	صادر	جملة (1)	2004/2003 وارد	صادر	جملة (2)	(1)/(2) %
1- ميناء الإسكندرية	85.4	86.9	172.3	58.5	58.5	118	146
2- ميناء دمياط	-	-	-	-	-	-	-
3- ميناء بورسعيد	130.2	133.9	264.1	146.2	147.7	293.9	89.9
4- موانى البحر الأحمر	1213.2	1192.1	2405.3	1088	1045.1	2133.1	112.8
جملة	1428.8	1412.9	2841.7	1292.7	1252.3	2545	111.7

ومنه يتبين أن هيئة موانى البحر الأحمر إستأثرت بنسبة 84.6% من أعداد الركاب فى عام 2005/2004 مقابل 83.8% فى عام 2004/2003 حيث إرتفع عدد الركاب بموانيها من 2133.1 ألف راكب إلى 2405.3 ألف راكب بنسبة زيادة قدرها 12.8% فى حين إستأثرت هيئة ميناء بورسعيد بنسبة 9.3٪ من أعداد الركاب فى عام 2004/ 2005مقابل 11.6% فى العام السابق حيث إنخفض عدد الركاب من 293.9 ألف راكب إلى 264.1 ألف راكب فى عام 2005/2004 بنسبة خفض قدرها 10.1% فى حين ارتفع عدد الركاب بميناء الإسكندرية من 118 ألف راكب إلى 172.3 ألف راكب بنسبة زيادة قدرها 46% وارتفعت أهميتها النسبية من 4.6% فى عام 2004/2003 إلى 6.1% فى عام 2005/2004.

ومن ذلك يتبين أن موانى البحر الأحمر هى الموانى الرئيسية لحركة الركاب.

الخلاصة:

1- بالنسبة لأعداد السفن فإن ميناء الإسكندرية إستأثر بحوالى ثلث أعداد السفن 33.5% فى عام 2005/2004 مقابل 33.8% فى العام السابق يليها هيئة موانى البحر الأحمر بنسبة 23.8% مقابل 24.1% فى العام السابق وميناء دمياط بنسبة 22.1% مقابل 22.3% فى العام السابق. وبلغت نسبة أعداد سفن الحاويات الواردة 31.8% من أعداد السفن مقابل 35.2% فى العام السابق حيث إستأثرت دمياط بنسبة 37.1 من أعداد سفن الحاويات الواردة مقابل 37.5% فى العام السابق يليها ميناء بورسعيد بنسبة 35.3% مقابلة 36.4% فى العام السابق وميناء الإسكندرية بنسبة 23.6% مقابل 23.3 فى العام السابق.

وبالنسبة لسفن البضاعة العامة فلقد بلغت نسبتها 16.5% من أعداد السفن الواردة مقابل 18.4% فى العام السابق وإستأثرت ميناء الإسكندرية بنسبة 78.6% من سفن البضائع العامة الواردة مقابل 76.2% فى العام السابق.

2- وبخصوص البضائع والحاويات فلقد إستأثرت ميناء الإسكندرية بنسبة 43.2% من إجمالى البضائع مقابل 41.6% فى العام السابق. يليها ميناء دمياط بنسبة 26.7% مقابل 28.4% فى العام السابق.

ولقد بلغت نسبة البضائع العامة 9.2% من إجمالى البضائع المتداولة ومقابل 9.1% فى العام السابق وإستأثرت ميناء الإسكندرية بنسبة 63.1% من البضائع العامة مقابل 60.9% فى العام السابق يليها موانى البحر الأحمر بنسبة 25.1% مقابل 27.6% في العام السابق فى حين أن نسبة الصب الجاف بلغت 45.6% مقابل 43.3% فى العام السابق حيث إستأثرت ميناء الإسكندرية بنسبة 48.5% من الصب الجاف مقابل 41.9% فى العام السابق يليها دمياط بنسبة 25.9% مقابل 32.2% فى العام السابق.

وبلغت نسبة الصب السائل إلى إجمالى البضائع 8.8% مقابل 10.9% فى العام السابق وإستأثرت ميناء الإسكندرية بنسبة 72% من الصب السائل مقابل 72.7% فى العام السابق يليها موانى البحر الأحمر بنسبة 18.6% مقابل 16.5% فى العام السابق.

وبخصوص البضائع ذات الطبيعة الخاصة فلقد بلغت نسبتها 4.4% من إجمالى البضائع مقابل 3.1% فى العام السابق إستأثرت ميناء الإسكندرية بنسبة 46.8% منها مقابل 69% فى العام السابق يليها ميناء دمياط بنسبة 41.6% مقابل 17.8% فى العام السابق.

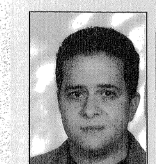
3- إستأثرت ميناء الإسكندرية بنسبة 56.7% من أعداد الحاويات برسم البلد مقابل 58.2% فى العام السابق فى حين إستأثرت ميناء دمياط بنسبة 13.9% من الحاويات برسم البلد مقابل 12.6% فى العام السابق وإستأثرت ميناء دمياط بنسبة 49.9% من الحاويات الترانزيت مقابل 54.7% فى العام السابق، كما إستأثرت ميناء بورسعيد بنسبة 46.1% من الحاويات الترانزيت مقابل 40.9% فى العام السابق.

4- وبالنسبة للركاب فإن موانى البحر الأحمر إستأثرت بنسبة 84.6% من أعداد الركاب مقابل 83.8% فى العام السابق يليها ميناء بورسعيد بنسبة 9.3% من أعداد الركاب مقابل 11.6% فى العام السابق وبلغت النسبة فى ميناء الإسكندرية 6.1% مقابل 4.6% فى العام السابق.

قانون الضرائب الجديد



هل يهدف إلى زيادة الإستثمارات وفرص العمل وزيادة دخل المواطن؟



إعداد محمد الفحام

قانون الضرائب الجديد .. الجميع كان يتوقع أن هذا القانون سوف يثير ما أثاره من جدل لما يمثله من فكر جديد لإصلاح شامل تدخل فيه جميع مؤسسات الدولة .. وافق عليه البعض ويعارضه البعض الآخر .. وقد انتهت المناقشات العديدة بمجالسنا النيابية إلى الإقتناع بأنه يحقق مصالح الوطن والمواطن .. لذا سوف نضع أمام قرائنا الأعزاء بعض النقاط العامة فى هذا القانون وهذا واجبنا نحو كل فكر جديد ..

خفض القانون الضريبة إلى النصف فلم يعد هناك مغزى للإعفاءات والإستثناءات وعارض البعض الجزء الخاص بالغاء بعض الإعفاءات بالنسبة إلى شركات الأشخاص (شركات التضامن والتوصية البسيطة) فقد تم معاملة شركات الأشخاص نفس معاملة شركات الأموال أياً كان الشكل القانونى الذى تخضع له وذلك بسعر ضريبية 20% ويرجع السبب فى ذلك إلى كون هذه الشركات تتعامل بنفس الأسس والقواعد الإقتصادية والمالية التى تتعامل بها شركات الأموال فى الأسواق بالإضافة إلى أن الضريبة تفرض على الدخل من النشاط وليس على الشكل القانوني للشركة. بجانب الرغبة فى القضاء على ثغرة كبيرة فى النظام الضريبى القائم والتى تم استغلالها فى تجنب الضريبة من بعض الأشخاص وذلك بزيادة عدد شركاء داخل الشركة بهدف زيادة الإعفاءات الضريبة وتمتع كل منهم بإعفاء غير مستحق للشركة وبذلك تم القضاء على هذه الثغرة – راعت أحكام القانون تبسيط آلياته وقواعده فتم تقليل الرقابة الزائدة والتشدد البيروقراطى .. ووثق القانون فى الممول فتم الإستغناء عن الفحص الشامل والتعقيدات الإدارية ووضعت نصوص وقواعد موضوعية للمحاسبة والمراجعة.

وبذلك تخلصنا من أهم ما كان يرهق الممول ويرهبه وهو العشوائية فى التقدير والتقديرات الجزافية .. واختار القانون أن يبدأ صفحة جديدة بعفو ضريبى فأنهى بترتيبات بسيطة الخلافات المتراكمة مع الممولين وبذلك خفف العبء الضريبى عن كاهل المواطنين وأيضاً مراعاة قدراتهم التمويلية .. حقق ذلك بما تضمنه من تخفيض الضريبة إلى النصف وأيضاً المساواة بين الرجل والمرأة فى التمتع بحدود الإعفاء الضريبى وهو ما يضمن للأسرة المصرية دخلاً أكبر ومستوى معيشة أفضل.



يوسف بطرس غالى

وابقى القانون الجديد على بعض الإعفاءات الضريبية القائمة حالياً ومنها:

* أرباح منشآت إستصلاح وإستزراع الأراضى لمدة عشر سنوات تبدأ من تاريخ مزاولة النشاط.
* أرباح مشروعات الإنتاج الداجنى وتربية النحل وحظائر تربية المواشى وتسمينها ومشروعات مصايد ومزارع الأسماك وأرباح مشروعات مراكب الصيد لمدة عشر سنوات إبتداء من تاريخ بدء مزاولة النشاط.
* إيرادات المساحات المزروعة في الأراضى الصحراوية وذلك لمدة عشر سنوات ابتداء من التاريخ الذى تعتبر فيه الأرض منتجة.
* ناتج تعامل الأشخاص الطبيعيين عن استثماراتهم فى الأوراق المالية المقيدة فى سوق الأوراق المالية المصرية مع عدم جواز خصم الخسائر الناجمة عنها أو ترحيلها لسنوات تالية.
* أما بالنسبة إلى الشركات التى حصلت على الموافقة من الهيئة العامة للإستثمار قبل تطبيق القانون الجديد ولم تبدأ الإنتاج سوف تحصل على الإعفاء شريطة أن تبدأ الإنتاج قبل مضى ثلاث سنوات على تطبيق القانون الجديد وبذلك نجاح هذا القانون يعتمد على المشاركة بين الدولة والمواطن وأن نجاح هذه المشاركة يتحقق بالدرجة الأولى بالثقة المتبادلة فيما بينهما ... ثقة الممول أو المواطن فى الدولة على أنها سوف تعمل على خدمته فى إطار من العدل والإنصاف والرغبة الحقيقية فى معاونته على مواجهة أعباء الحياة ومتطلباتها المتزايدة ... وثقة الدولة فى المواطن أو الممول باعتباره شريكاً يتحمل مسئولية معاونتها فى تدبر موارد موازنتها العامة .. إنها مرحلة جديدة فى علاقة المواطن والدولة .. فيما يدفعه من ضرائب .. وما يحصل عليه من خدمات ومزايا.

محطات وأخبار

زيادة حصة العمالة المصرية

رفعت الحكومة الإيطالية حصة العمالة المصرية المسموح لها بالعمل فى سوقها إلى 7 آلاف عامل بدلاً من ألفى عامل، وقد صرح أنطونيو بادينى سفير إيطاليا بالقاهرة بأن قرار بلاده برفع حصة العاملين المصرين يأتى فى إطار الجهود المبذولة بين البلدين لمكافحة الهجرة غير الشرعية والمخاطر المترتبة عليها، وإستجابة لطلب دول جنوب حوض البحر المتوسط توفير مزيد من فرص العمل فى أوروبا، وأشاد بادينى بمبادرة الإصلاح التى أطلقها الرئيس حسنى مبارك للنهوض بالتعليم المهنى والفنى داخل مصر للرقى بمستوى العامل المصرى، وإتاحة الفرص أمامه للإلتحاق بسوق العمل المحلية والعالمية.

حلقة الأصدقاء الأوروبية

ألقى المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة كلمة أمام جمعية رجال الأعمال بالإسكندرية بحضور فيريرو ولدر المفوضة الأوروبية للعلاقات الخارجية وسياسة الجوار الأوروبية، وأكد الوزير فى كلمته على أن مبادرة حلقة الأصدقاء الأوروبية تعتبر فرصة جيدة لإحلال الأمن والإستقرار فى منطقة الشرق الأوسط ، وأن مصر مستمرة فى التعاون المشترك مع الإتحاد الأوروبى لتحقيق المزيد من الإستقرار والأمن والرخاء لمنطقة اليورومتوسطى. كما أكدت فيريرو ولدر أيضاً على أن سياسة الجوار الأوروبية الجديدة ستدعم وتيرة عملية الإصلاح الشامل التى تنفذها الحكومة المصرية.

التطورات الجمركية المصرية

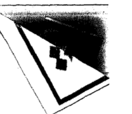
أشار تقرير صندوق النقد الدولى إلى التطورات الإيجابية فى قطاع الجمارك المصرية وإنفتاح الإقتصاد المصرى على الإقتصاد العالمى مما أدى إلى زيادة حجم التجارة العابرة إلى مصر، حيث تنص الإجراءات الجمركية المطورة التى تطبقها الجمارك المصرية على إختصار خطواتها وإتباع النظم الجمركية الحديثة ونظم إدارة المخاطر والمراجعة بعد الإفراج بجانب عدم توقيع غرامات على الأخطاء المادية غير المقصودة.

مارينا لليخوت ببورسعيد

صرح الدكتور مصطفى كمال محافظ بورسعيد بأنه سيتم فى منتصف العام الجارى طرح مناقصة لإقامة أول مارينا لليخوت فى مصر على شاطئ البحر المتوسط عند مدخل قناة السويس تصل إستثماراتها إلى 320 مليون جنيه وتتسع لـ 560 يختاً وقد قامت إحدى بيوت الخبرة الفرنسية بالدراسات اللازمة التى أكدت الدور الفعال الذى سيكون لهذه المارينا فى جذب ما يقرب من مائة ألف يخت تجوب البحر المتوسط سنوياً وسيتم تغطية تكاليف هذا المشروع خلال ست سنوات

شركات سياحية على القائمة السوداء

طالبت وزارة الحج السعودية من السلطات المصرية وضع أسماء 31 شركة سياحية على القائمة السوداء وذلك بسبب تورط هذه الشركات فى تخلف 31 ألف معتمر خلال موسم العمرة الماضى، ومكوثهم فى الأراضى السعودية حتى بعد أداء فريضة الحج.



آخر أخبار هيئة قناة السويس

التكامل بين هيئة قناة السويس وشركة سوميد فى ندوة بمدينة الإسماعيلية

- **التنسيق بين الجانبين منذ عام 1997 وحتى مارس 2006 حقق إيرادات للقناة بلغت 94 مليون دولار.**
- **عبور 746 ناقلة بترول للقناة بلغت حمولتها 129.2 مليون طن**



فى ندوة شهدتها الإسماعيلية الشهر الماضى عن التكامل بين هيئة قناة السويس وسوميد أكد الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس إن كميات البترول العابرة للقناة لن تتأثر فى حالة فرض حصار إقتصادى على إيران وإغلاق مضيق هورمز مشيراً إلا أن جزء كبير من بترول الخليج العربى يتم تصديره عبر خطوط الأنابيب كما أن الجزء الآخر يمر عبر طريق رأس الرجاء الصالح ولا يعبر القناة. وحذر الفريق فاضل من أن أسعار البترول ستفوق الخيال فى حالة إغلاق مضيق هورمز مؤكداً أن التعاون بين الجانبين قوى وأصيل ولم يحدث أى خلاف خلال الفترة الماضية وأضاف أنه سيتم الإنتهاء من مرحلة الوصول بغاطس القناة من عمق 62 قدم إلى 66 قدم نهاية العام الحالى وقال إن هناك دراسات للوصول بغاطس القناة إلى 72 قدم بعد الإنتهاء من المرحلة الحالية وذلك بهدف جذب ناقلات البترول العملاقة مؤكداً أن البدء فى تنفيذ هذه المرحلة سيتم طبقاً للدراسات الإقتصادية وأضاف أن هناك دراسات أخرى عن تعميق التفريعات الحالية وشق تفريعات جديدة بالقناة.

وأشار المهندس مصطفى جمعة رئيس مجلس إدارة شركة سوميد أنه فى إطار توجيهات المهندس سامح فهمى وزير البترول بزيادة ودعم التعاون بين شركات قطاع البترول وأجهزة الدولة المختلفة يتم التعاون بين سوميد وهيئة قناة السويس من أجل العمل على فتح أسواق جديدة وزيادة الكميات البترولية المنقولة عبر سوميد وقناة السويس لتعظيم العائدات وأضاف أن هذا التعاون أثمر عن إستخدام نظام تخفيف حمولة الناقلات البترولية العملاقة فى موقع سوميد بالسخنة حتى يمكنها عبور قناة السويس بالباقى من حمولتها مما ساعد على فتح أسواق جديدة مثل السوق الأوروبى فضلاً عن جذب كميات إضافية للمرور بالقناة كانت تمر عبر طريق رأس الرجاء الصالح مما ساعد على تعظيم إيرادات سوميد وقناة السويس.

وأوضح أن 12 شركة عالمية قامت بإستخدام نظام التخفيف وتم عبور 754 ناقلة بترولية عملاقة بقناة السويس منذ البدء فى هذا النظام وقد بلغ إجمالى الكميات المفرغة من الزيت الخام فى سوميد بنظام التخفيف حوالى 80.5 مليون طن والكميات المارة فى قناة السويس حوالى 128.3 مليون طن بإجمالى كميات تصل إلى 206 مليون طن وأوضح أن نظام التكامل بين شركة سوميد وهيئة قناة السويس معاً أدى إلى نقل ما يزيد على 98% من إجمالى كميات الخليج العربى المصدرة إلى أوروبا .

وأشار إلى أن تحول ميناء سيدى كرير من ميناء شحن فقط إلى ميناء شحن وتفريغ يعطى بعداً إستراتيجياً لإمكانية إستقبال خامات منطقة البحر المتوسط فى سيدى كرير وبالتالى يصبح موقع تخزين وإمداد لأى مشروع مستقبلى خاص بالتكرير يتم فى مصر .

كما بلغت إيرادات الخط منذ تشغيله من 29 عام نحو 5,7 مليار دولار إستفادة مصر من 82٪ منها بينما ذهبت النسبة الباقية للدول العربية المساهمة فى إنشاء الخط .

وأكد المهندس مصطفى جمعة رئيس سوميد أن هذا المشروع العربى العملاق بدأ تأسيسه فى يناير 1974 حيث صدر القانون رقم 7 لسنة 1974 بإنشاء الشركة العربية لأنابيب البترول " سوميد" لتربط ميناء العين السخنة على خليج السويس بميناء سيدى كرير على البحر المتوسط.

وفى ديسمبر 1976 أستقبل ميناء العين السخنة الناقلة ESSO ROTTERDAM إيذانا ببدء تشغيل المرحلة الأولى للشركة بطاقة 40 مليون طن سنوياً وتم شحن أول ناقلة ESTHAL من ميناء سيدى كرير فى يناير من عام 1977.

وفى أكتوبر من عام 1978 بدأ تشغيل المرحلة الثانية لتصل الطاقة الإجمالية إلى 80 مليون طن سنوياً، مع إستمرار النجاح وجذب عملاء جدد دعت الحاجة إلى التفكير فى المرحلة الثالثة ففى أغسطس 1995 بدأ تشغيل المرحلة الثالثة بطاقة 117 مليون طن سنوياً.

ويتكون مشروع سوميد من موقع إستقبال الخام فى العين السخنة ويتكون من 4 شمندورات بحرية يمكنها إستقبال ناقلات بحمولات تتراوح من 150 ألف طن ساكن على الشمندورة الصغرى وحتى 550 ألف طن ساكن على الشمندورة الكبرى وهى أكبر ناقلات موجودة فى العالم.

ويتم تفريغ الخام من الناقلات بواسطة طلمباتها ومنها عبر الخطوط البحرية الأربعة إلى مستودعات التخزين فى العين السخنة التى تبلغ 15 مستودع سعة 103 ألف متر مكعب ذات سقف عائم ثم يتم تفريغها عبر طلمبات المساعدة وفقاً لبرنامج التدفيع ومنها إلى الطلمبات الرئيسية والتى تتكون من 10 طلمبات قدرة الواحدة 11 ألف حصان تدار بالموتورات الكهربائية.

ثم يتم ضخ الخام فى خطى أنانبيب قطر كل منهما 42 بوصة ويطول 320 كم وذلك على مسار يبدأ من العين السخنة ثم يصل إلى محطة دهشور التى تعمل بالغاز الطبيعى بطاقة قصوى قدرها 20 ألف متر مكعب فى الساعة، وتتكون محطة محطة دهشور من 6 طلمبات تدار بتربينات غازية قدرة التربينية الواحدة 26 ميجاوات.

ويتم تدفيع الخام من محطة دهشور إلى محطة النهاية فى سيدى كرير المكونة من 9 مستودعات سعة كل منها 117 ألف متر مكعب و 15 مستودع سعة كل منها 103 ألف متر مكعب وبهذا تصل طاقة سوميد التخزينية الإجمالية إلى 401 مليون متر مكعب (26 مليون برميل) .

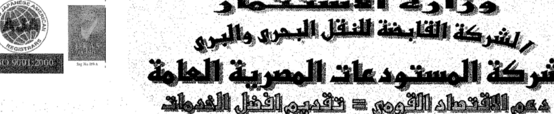
ومن مستودعات التخزين وطبقاً لبرامج الشحن المختلفة يمكن شحن 5 ناقلات فى آن واحد نظراً لوجود عدادات قياس واخذ عينات أوتوماتيكى فى منطقة سيدى كرير تسمح بشحن هذه الناقلات وحساب الكمية الواردة لكل ناقلة على حدة .

ومن هنا تنتهى حركة الخام بداية من إستقباله بشمندورات العين السخنة وحتى تسليمه للناقلات فى سيدى كرير وتغادر كل ناقلة بالكمية والنوعية طبقاً لأصول نقل الحيازة.

«وقد شهد عام 2004 تحول ميناء سيدى كرير من ميناء شحن فقط إلى ميناء تفريغ وإعادة شحن وذلك عن طريق تنفيذ مشروع تعديل التسهيلات البرية للشمندورتين (2) و (4) وقد تم بالفعل إستقبال خامات البحر المتوسط فى عام 2004 وتم الإنتهاء من المشروع بالكامل شاملاً المستودعات الثلاث بسعة 117 ألف متر مكعب لسعة المستودع فى عام 2005

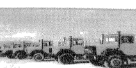






الشركة الرائدة في مجال التخزين الجمركي منذ اكثر من خمسون عاما

ميناء الاسكندرية- ميناء الدخيلة- ميناء دمياط - ميناء السويس- ميناء سفاجا- مرسى نويبع

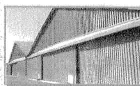




التخزين : -
تتشرف شركة المستودعات المصرية العامة آن تقدم خدماتها المتميزة والتي تتيحها إمكانياتها الفريدة من حيث المساحة التخزينية المجهزة لإستقبال كافة أنواع البضائع والحاويات والسيارات والمعدات الثقيلة حيث تنفرد الشركة بكوادرها المتخصصة والمدربة في هذا المجال .
تقوم الشركة بتخزين الحاويات المملوءة بالساحات المجهزة آو تفريغ المشمول بالمخازن مع إعادة الفوارغ فور التخزين بأسعار لا تنافس كما تقوم بتخزين الحاويات الفارغة وإعادتها فور طلبها .

النقل : -
تمتلك الشركة أسطول نقل وأوناش رافعة وشوكة للتحميل والتعتيق ونقل البضائع من مواقعها إلى الموانئ المختلفة والعكس لمعظم أنحاء الجمهورية والشركة على استعداد لتقديم الخدمة من الباب إلى الباب كطلب العميل .

التخليص : -
تقدم الشركة خدماتها في مجال التخليص الجمركي .
لدى الشركة جهاز للتخليص الجمركي يتميز بالدقة و السرعة في الأداء وبأقل تكلفة .





التبريد : -
تقوم الشركة بأعمال التبريد والتجميد للرسائل التي تتطلب ذلك بميناء دمياط باستخدام الأساليب العلمية الحديثة وذلك بثلاجة مجهزة على أعلى مستوى .

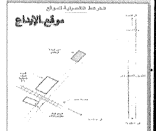
الشحن والتفريغ :-
القيام بكافة أعمال الشحن والتفريغ للبضائع الصادرة والواردة .

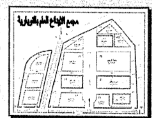


تدير الشركة إيداع عام بالنوبارية (١ ، ٢)

<u>والذي يعد من اكبر الايداعات بالجمهورية</u>

تبلغ مساحة الإيداع العام ٤٨ فدان مقسمة إلى مخازن مغلقة لتخزين البضائع ، وساحات مكشوفة لتخزين الحاويات والسيارات والبضائع ، ويقع الإيداع غرب مدينة الإسكندرية على الطريق الصحراوي الكيلو ٣٧ (يبعد ٤ كم عن الطريق الصحراوي ، ٢ كم من ترعة النوبارية ، ٢٥ كم من ميناء الدخيلة) ، يمتاز بوقوعه وسط شبكة مواصلات متعددة (مطار برج العرب ، مدينة العامرية ، خط سكك حديد ، ترعة النوبارية ، المدينة الصناعية ببرج العرب) ، يقدم الإيداع جميع الخدمات التخزينية كالخدمات التكاملية للحاويات والبضائع الواردة والصادرة والترانزيت ، وكذلك تخزين السيارات ، وتقديم خدمات التعتيق والفرز والوزن .
ويمتاز الإيداع بالآتي : لجنة جمركية متكاملة ، إمكانية تجزئة الرسالة لاكثر من مرة ، موازين بسكول أرضى حمولة ٨٠ طن ، أطقم فنية مدربة على كافة عمليات التخزين ،
الموقع مؤمن تأمينا كاملا وذلك بوجود : -
شبكة إطفاء آليه تغطى جميع أرجاء الإيداع بمصدر تبادلي للمياه من ترعه النوبارية ، نقطة شرطة مستقلة ووحده إسعاف ، تغطى الإضاءة جميع أرجاء الإيداع .





نرحب بالسادة العملاء لزيارة الإيداع العام بالنوبارية ك ٣٧ طريق الإسكندرية / القاهرة الصحراوي

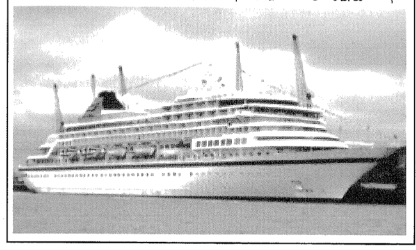
للاتصال بالشركة : داخل باب ١٤ جمرك الإسكندرية- برقيا : جنهوس / إسكندرية
WEB SITE : www.egywarehouse.com : صفحة الويب - E.MAIL : gwegy@hotmail . com : بريد إليكتروني
تليفونات : (٤٨٠٤٦٢١ – ٤٨٣٤٣٠٨ – ٤٨٠٢٦٠٣) / ٠٣ – فاكسات : (٤٨١٩٥٩١ – ٤٨٠٤٦٢١) / ٠٣

لمزيد من المعلومات عن الاستثمار في مصر اطلع على بوابة الاستثمار: www.investment.gov.eg



ميناء السخنة يستقبل أكبر سفن العالم

استقبل ميناء السخنة العبارة تومسون إسبريت وهى من أكبر السفن فى العالم وعلى ظهرها 1450 سائحاً بخلاف طاقمها المكون من 500 بحار فى جولة بين موانئ العقبة الأردنى وشرم الشيخ وسفاجا والغردقة، وقد قام السائحون بزيارة مدن سانت كاترين والمعالم الأثرية بمدينة الأقصر.



إجراءات الصادر المميكنة

بالتنسيق التام بين مصلحة الجمارك وشركة تنمية ميناء السخنة تم تطوير البرامج الخاصة بإجراءات الصادر حيث تم تخصيص مكان الإنتهاء من إجراءات الصادر داخل الميناء خارج الدائرة الجمركية تتم فيه عمليات التسجيل والمعاينة والكشف والتطهير الأمنى قبل الدخول للدائرة الجمركية للتشوين تمهيداً للشحن ولم تستغرق تلك العمليات سوى دقائق معدودة طوال 24 ساعة ويقوم النظام بإستخراج تقرير يومى لكافة عمليات الصادر التى تتم يوميا والنظام جاهز لإرسال كافة البيانات آلياً للسادة وزراء المالية والتجارة صباح كل يوم على مكاتبهم.

شركة السخنة للثروة الحيوانية

شركة السخنة للثروة الحيوانية «شركة مساهمة مصرية تعمل بنظام المناطق الحرة الخاصة بميناء السخنة، تصل التكلفة الإستثمارية للمشروع 20 مليون دولار على مرحلتين، ويقام على مساحة 211 ألف متر مربع قابلة للزيادة إلى 250 وفقاً لمتطلبات المشروع.

الغرض من المشروع هو إنشاء وتشغيل وإدارة أول محطة نموذجية لرعاية وتجهيز الماشية الحية والمعدة للذبح بعد إستيرادها من الخارج، وإنشاء مجزر نموذجى بالإضافة إلى إقامة عدة صناعات تكميلية من مجازر متطورة وثلاجات تبريد وتجميد ومصانع اللحوم المعلبة للتوزيع المحلى والتصدير الخارجي.

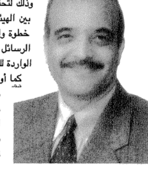
الشركة الجديدة ستقوم ببناء وتجهيز المحجر الصحى لإستقبال الماشية المستوردة وفقاً للأنظمة العالمية المعمول بها من جانب المحاجر الزراعية والبيطرية العالمية مثل هيئة المحجر الزراعى والبيطرى الإسترالية Aqis والهيئة الأمريكية USDA.

المشروع سيلبى إحتياجات السوق المصرى من اللحوم بأسعار منخفضة، مشيراً إلى أن التقارير الدورية للفاو (منظمة الأغذية والزراعة العالمية) أكدت أن معدل إستهلاك اللحوم الحمراء فى مصر يصل حالياً إلى 8 كيلو جرامات للفرد في السنة (560 ألف طن سنوياً) وهو معدل منخفض مقارنة بدول الجوار فى المنطقة والمشروع سيساعد على رفع معدل إستهلاك الفرد من اللحوم إلى 20 كيلو جراماً سنوياً.

تشغيل أول منظومة معامل فحص متكاملة بميناء العين السخنة بإستثمارات بلغت 45 مليون جنيه

أعلن اللواء محمد البنا رئيس الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات أن تعاون الهيئة مع شركة تنمية العين السخنة ساهم فى تطوير أداء معامل الفحص فى جميع موانئ مصر، مؤكداً أن الشركة قامت بإستثمار مبلغ 45 مليون جنيه لإنشاء معامل حديثة لفحص السلع الغذائية والأجهزة الكهربائية، وجميع السلع التجارية سواء المصدرة والمستوردة.

قال أن التعاون الذى تم بين الهيئة والشركة برئاسة الربان أسامة الشريف رئيس مجلس الإدارة قد ساهم فى تنفيذ إستراتيجية الوزارة القائمة على التعاون بين الحكومة والقطاع الخاص لتطوير وتحديث المعامل، مؤكداً أن المعامل الجديدة تم إعتمادها فى هيئة الإعتماد الألمانية DAD وساهمت فى زيادة سرعة الفحص وأعطت الثقة للمستهلك الخارجى فى المنتج المصرى ... كما أضاف البنا أن التعاون بين الجانبين ساهم فى إعداد أحدث صالة لخدمة العملاء والمزودة بشاشات عرض إلكترونية وإستخدام أجهزة الفيديو كونفرانس للربط بين مكاتب الجمارك والهيئة والمستوردين والمصدرين.



وذلك لتحقيق الشفافية فى العمل كما تم إنشاء شبكة ربط بين الهيئة والشركة حيث تم إتخاذ جميع الإجراءات فى خطوة واحدة الأمر الذى إنعكس على مدة الإفراج عن الرسائل لتصل ما بين 6 ساعات و 24 ساعة للرسائل الواردة للميناء.

كما أوضح سيادة اللواء البنا أنه قد تم الإنتهاء أيضاً من ميكنة فرعى الدخيلة والإسكندرية كما تم الإنتهاء من وضع خطة لميكنة جميع الفروع قبل نهاية العام الجارى مشيراً إلى أن العمل فى فرع المطار سينتهى يوم 15 مايو لتكتمل منظومة الهيئة فى تطوير المعامل.





تعزيز القدرة التنافسية للموانى المصرية بمعونة يابانية

وقعت وزارة النقل إطار عمل مع هيئة التعاون الدولى اليابانية (جايكا) ضمن برنامج المعونة الفنية التى تقدمه لتنفيذ دراسة عن النقل متعدد الوسائط ونظم اللوجستيات فى مصر.

وقال الوزير المهندس محمد منصور أن مصر بحاجة للأخذ بهذه النظم لكونها تحقق نظام نقل عالى الأداء ومنخفض التكاليف ومن ثم تحقيق الإنسيابية المطلوبة ومرونة حركة البضائع بسعر مناسب ووقت قياسى وهو ما أولته الوزارة عناية خاصة لمواكبة الحاجة المتزايدة لتنشيط حركة التجارة الخارجية وملاحقة النمو السريع لحركة نقل البضائع الدولية.

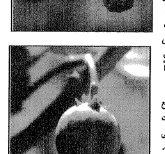
أشار إلى أن الدراسة تستهدف خفض زمن حركة نقل التجارة الخارجية ومن وإلى كافة الموانئ المصرية وغيرها لتعزيز القدرة التنافسية لهما على المستويين الإقليمى والعالمى مع الأخذ فى الإعتبار تطوير البنية الأساسية وتحديث أساليب الإدارة والتشغيل بمشاركة القطاع الخاص فى الوقت الذى تعتزم فيه الوزارة تطوير أداء الموانى وزيادة حجم تداول الحاويات وضمان الربط الفعال بين الموانئ ... وطالب الوزير هيئة التعاون اليابانية بإعداد تقارير دورية أثناء الدراسة تمكن الوزارة من متابعة معطيات هذه الدراسة مع بدء التطوير الفورى.

شركة أميرال للوقود الحيوي

Amiral Biodiesel

نتاج شراكة ناجحة بين مجموعة أميرال للإستثمارات مصر، وبين شركة PTI النمساوية لهندسة النباتات والإنشاءات لإنتاج الوقود الحيوى بميناء السخنة وتصديره إلى الخارج.

إن الوقود الحيوى 100٪ صديق للبيئة ويعتمد فى إنتاجه على زيوت النباتات. هذا ويمكن خلطه مع الوقود العادى أو إستخدامه على حدة. ومن الملاحظ زيادة الطلب عليه فى أسواق أوروبا، الولايات المتحدة، أستراليا وغيرها من الدول لذا يعتبر الوقود الحيوى كوقود خالى من غاز ثانى أكسيد الكربون الحل الأمثل لهذه الدول. إن إستخدام الوقود العادى أصبح شيئاً متعارفاً عليه فى كثير من الدول الأوروبية.



ومن المقرر إقامة مصنع مساحته 20.000 متر مربع بتكلفة إستثمارية (17 مليون يورو) لإنتاج الزيوت بميناء السخنة على أحدث التكنولوجيا والمعدات التى تؤكد تقديم أعلى نسب وحجم إنتاج من الزيوت. سيتم إنتاج 40.000 طن سنوياً من الوقود الحيوى و 40.000 جلسرين طبى نسبة نقاء 97٪ ترتفع فى المرحلة الثانية إلى 80.000 طن وقود و 10.000 طن زيوت طعام سابقة الإستخدام من خلال العمل بأقصى طاقة إنتاجية لهذا المصنع. ولن يكون هناك أى فاقد من هذه الزيوت حيث سيتم إعادة إستخدام الفضلات كأسمدة لتحسين التربة.

وستقام مزرعة لأشجار الجاتروفا الأمر الذى يستلزم إستصلاح ما يقرب من مائة ألف فدان على مراحل المشروع المختلفة بدأت بـ 400 فدان كمزرعة للشتلات والأبحاث ثم 6800 فدان بالسويس وتبلغ التكلفة الإجمالى للزراعة حوالى 88.7 مليون يورو.

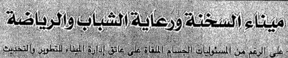
وزير النقل السورى يزور ميناءى السخنة وبورتوفيق

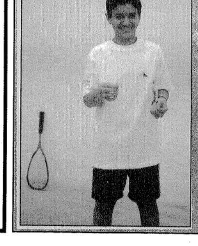
قام وزير النقل السورى يعرب سليمان بدر والوفد المرافق له ميناءى بورتوفيق والعين السخنة يرافقهم الوزير المهندس محمد منصور وزير النقل المصرى للإطلاع على التجربة المصرية فى مجالات الشحن والتفريغ وإدارة الموانئ .. وكان الوزير السورى قد قام بزيارة يرافقه اللواء سعد شحاته رئيس هيئة الأنفاق والمهندس مجدى العزب رئيس هيئة تشغيل المترو ونفق الأزهر ومحطات مترو الأنفاق ومركز التحكم المركزى بمقر الهيئة.

وصول 1228 سائحاً للسويس

وصلت إلى ميناء السخنة بالسويس السفينة السياحية البهامية الجنسية تومسون سبريت والقادمة من الأردن وتحمل 633 سائحاً بريطانياً و200 سائح من مختلف الجنسيات.

صرح بذلك فاروق خزيم مدير عام الهيئة العامة لتنشيط السياحة. وأضاف أنه وصلت إلى ميناء السخنة أيضاً الباخرة السياحية الكسندروفون وتحمل 102 سائح ألمانى تم تنظيم رحلة سياحية لهم. كما وصلت إلى ميناء بورتوفيق الباخرة السياحية بريمن الألمانية الجنسية والقادمة من ألمانيا على متنها 79 سائحاً ألمانياً، وتم تنظيم رحلة سياحية سريعة إلى القاهرة والجيزة. كما وصل إلى ميناء بورتوفيق بالسويس 51 يختاً من مختلف الجنسيات ويحملون 214 سائحاً.





- على الرغم من المسئوليات الجسام الملقاة على عاتق إدارة الميناء للتطوير والتحديث فى المجال البحرى والصناعى إلا أن هذا لم يحول دون الإهتمام بالرياضة والشباب والبراعم الرياضية إدراكاً لأهمية الرياضة فى تهذيب النفس وتقوية الأجسام وتنشيط الذهن والفكر مما يساعد على سرعة تحقيق الإنجاز والتطوير.
- وفى هذا الإطار سبق لشركة تنمية ميناء السخنة رعاية العديد من البطولات الرياضية كان من بينها رعاية كأس العالم لسباحة المياه المفتوحة بمنطقة العين السخنة، وكذا العديد من البطولات الرياضية.
- وإستكمالاً لهذه المسيرة فقد قامت إدارة الشركة برعاية لاعب الإسكواش الصاعد كريم فتحى (13 سنة) والدفع به فى البطولات الخارجية كان آخرها مشاركته فى بطولة إنجلترا للاسكواش للناشئين والناشئات والتى أقيمت مؤخراً بمدينة شيفيلد الإنجليزية حيث استطاع كريم فتحى تحقيق المركز الأول فى البطولة بعد تغلبه فى المباراة النهائية على الباكستانى حمزة بوخارى 3 / صفر.
- كما أن إدارة الشركة لم يفتها الحدث الرياضى الأكبر الذى أقيم بالقاهرة ألا وهو البطولة الأفريقية لكرة القدم حيث قدمت إدارة الشركة الرعاية التامة للبطولة.

جامعة الدول العربية

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

جامعة رائدة فى الدراسات العليا والبحث العلمى والتطبيقى تأسست عام 1972

(عضو إتحاد الجامعات العربية والإتحاد الدولى للجامعات)

حاصلة على شهادة الجودة العالمية للتعليم الجامعى ISO 9001/2000

معهد النقل الدولى واللوجستيات

يعلن المعهد عن تنظيم دراسة عليا للحصول على

درجة الماجستير فى لوجستيات إدارة المستشفيات

يتضمن برنامج الدراسة

لوجستيات إدارة المستشفيات - نظم معلومات المستشفيات
الجودة الشاملة في الرعاية الصحية - الإقتصاد الإدارى
تسويق الخدمات الطبية - الإحصاء الطبى - إدارة التمريض
مكافحة عدوى المستشفيات - إدارة التخلص الآمن من نفايات
المستشفيات - إدارة الموارد البشرية - وإدارة الإستثمار والتمويل
إدارة الأزمات فى المستشفيات

- مدة الدراسة 4 فصول دراسية بأسلوب المحاضرات

يومى الخميس والجمعة بفرع الإسكندرية والجمعة والسبت بفرع القاهرة (أسبوع دون أسبوع).

تبدأ الدراسة

بفرع الإسكندرية: يوم 15 يونيه 2006

بفرع القاهرة: يوم 23 يونيه 2006

للإتصال والإستعلام : مقر معهد النقل الدولى واللوجستيات

فرع الإسكندرية:

طريق جمال عبد الناصر / ميامى / ص.ب 1029

تليفون: (03-5492419)

فاكس: (03-5482517)

فرع القاهرة:

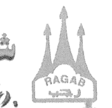
شارع المشير أحمد إسماعيل

خلف شيراتون هليوبوليس

تليفون: (02-2680442-3-6-7)

E-MAIL: IITL@aast.edu

إعلام الأكاديمية





Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية



شركتنا :-

- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بمساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد اقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.



موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)



آخر أخبار الهرم الرابع

إهداءات لمكتبة الإسكندرية من جامعة الكويت بمناسبة اليوم العالمى للكتاب

تلقت مكتبة الإسكندرية مؤخراً مجموعة متميزة من الإهداءات قدمها مجلس النشر العلمى بجامعة الكويت، والإهداء عبارة عن مجموعة متنوعة من الكتب تصل إلى حوالى 190 كتاب بالإضافة إلى أكثر من 400 دورية علمية فى مجالات مختلفة ومتنوعة من بينها كتب مختصة بالفقة والأدب "إمرؤ القيس ومعجمه اللغوى" تاريخ تدوين السنة وشبهات المستشرقين"، "البصمة الوراثية وعلائقها الشرعية دراسة فقهية مقارنة"، "موسوعة فقه الليث بن سعد"، "المهارة الأصولية وأثرها فى النضج والتجديد الفقهى"، بالإضافة إلى مجموعة من الكتب المختصة بالإقتصاد ومن بينها، كتاب" مثلث قيادة الإقتصاد العالمى: دراسة قانونية وإقتصادية"، وكتاب "التوزيع والنقود فى الإقتصاد الإسلامى والإقتصاد الوضعى"، "عناصر الإنتاج فى الإقتصاد الإسلامى والإقتصاد الوضعى - دراسة مقارنة"، أما بالنسبة للدوريات التى حصلت عليها المكتبة فهى متنوعة ما بين الدوريات الأدبية والهندسية والإدارية.



"فلسفة الرقمنة" فى ندوة بمكتبة الإسكندرية

فى إطار برنامجه الثقافى نظم مركز منتدى الحوار التابع لمكتبة الإسكندرية ندوة ثقافية بعنوان "فلسفة الرقمنة" تحدث فيها كل من الدكتور حازم حسنى أستاذ ورئيس قسم تطبيقات الحاسب الآلى فى العلوم الإجتماعية بكلية الإقتصاد والعلوم السياسية - جامعة القاهرة، والدكتور نبيل على خبير اللغويات الرقمية، أيضاً تحدث فى الندوة الأستاذ شريف عبد الرحمن مدرس مساعد بقسم تطبيقات الحاسب الآلى فى العلوم الإجتماعية كلية الإقتصاد والعلوم السياسية - جامعة القاهرة. وأدار الندوة الدكتور أحمد صقر عاشور، أستاذ إدارة الإعمال بكلية التجارة جامعة الإسكندرية.

إفتتاح مؤتمر التكنولوجيا الحيوية بمكتبة الإسكندرية و 6 من العلماء الفائزين بجوائز نوبل يلقون محاضرات

تحت رعاية السيدة الفاضلة سوزان مبارك أفتتح كل من الدكتور هانى هلال - وزير التعليم العالى والدولة للبحث العلمى - السيد المهندس رشيد محمد رشيد - وزير التجارة والصناعة - والدكتور إسماعيل سراج الدين - مدير مكتبة الإسكندرية المؤتمر الثالث للتكنولوجيا الحيوية فى الدول النامية ، يذكر أن المؤتمر يقام بالتبادل كل عامين بين مكتبة الإسكندرية ومدينة ليون الفرنسية.

تكملة أخبار من فوق السحاب المنشور صفحة رقم 15

تأثير إرتفاع أسعار الوقود

صرح بيريان بيرس المدير الإقتصادى لمنظمة «الاياتا» بأن استمرار إرتفاع أسعار الوقود يمثل خطراً كبيراً على صناعة النقل الجوى بإعتباره العصب الرئيسى لها، وأشار بيرس إلى أنه فى عام 2003 كان الوقود يمثل 12% من إجمالى التكلفة لرحلات الطيران وصل الآن إلى 24% مما أدى إلى خسائر وصلت إلى 36 مليار دولار حسب تقارير منظمة «الاياتا».

مؤتمر الإتحاد الدولى للطيارين

إختتم المؤتمر السنوى الحادى والستين للإتحاد الدولى للطيران أعماله فى اسطنبول بتركيا حيث تمت مناقشة أعمال اللجان الفرعية للإتحاد طوال العام الماضى، وما توصلت إليه هذه اللجان من نتائج وتوصيات تسهم فى رفع درجة السلامة والأمان فى صناعة الطيران المدنى دولياً، ويمثل هذا الإتحاد مائة ألف طيار، ويعتبر من المنظمات المهمة التى تأخذ بتوصياته المنظمات الدولية الأخرى وسلطات الطيران المدنى فى العالم.

مطار برج العرب الدولى

تم البدء فى إنشاء مطار برج العرب الدولى الجديد تنفيذاً لتوجيهات الرئيس حسنى مبارك فى الجهة الجنوبية من المطار الحالى وذلك فى شأن تنشيط الحركة السياحية، ويقوم بإنشاء هذا المطار ثلاثة مكاتب إستشارية هندسية يابانية ومصرية وهولندية، وأنه من المخطط الإنتهاء من المرحلة الأولى عام 2009 حيث تصل الطاقة الإستيعابية للمطار الجديد فى هذه المرحلة حوالى مليون راكب سنوياً، والبضائع إلى 4433 طناً سنوياً، وستتولى شركة مصر للطيران إنشاء قرية بضائع مؤقتة خلال ثلاثة أشهر.

أحدث كابينة قيادة جوية

تم الإعلان عن أحدث كابينة قيادة جوية A 380 لتيسير عملية القيادة لكبرى الطائرات التى يصل وزنها إلى 70 ألف رطل بمحركاتها التوربينية، وهذه الكابينة مزودة بمجموعة شاشات إضافية تقدم معلومات غير تقليدية للطيار كالبيانات الأولية للطيران والمعدات الإلكترونية بالطائرة وإمكانية إدخال بيانات الملاحة وذبذبات الإتصال وتردداتها، وإمكانيات السيطرة والإتصال بأجهزة التحكم على الطائرة، كما يوجد بالكابينة نظام يتحكم فى أجنحة وذيل الطائرة أوتوماتيكياً لضبط إتزان الطائرة فى حالات الطوارئ ونظام فورى لقراءة الخرائط وقواعد الطيران إلكترونياً، ونظام الكترونى يعمل رسم فورى لممرات الهبوط.





LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS

JUNE 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V SAN PEDRO BRIDGE	50E	02/06/06	PSD
M/V YM PINE	38E	03/06/06	PSD
M/V INDLA LOTUS	31E	07/06/06	PSD
M/V YM TIANJIN	02E	09/06/06	PSD
M/V YM PLUM	43E	10/06/06	PSD
M/V YM COMFORT	87E	12/06/06	PSD
M/V EVER GENTLE	31E	14/06/06	PSD
M/V YM GLORY	80E	19/06/06	PSD
M/V SAVONA BRIDGE	02E	16/06/06	PSD
M/V YM COSMOS	40E	17/06/06	PSD
M/V SCI VIJAY	05E	21/06/06	PSD
M/V RJALTO BRIDGE	20E	23/06/06	PSD
M/V LINOS GATE BRIDGE	26E	24/06/06	PSD
M/V YM IBIZA	13E	26/06/06	PSD
M/V YM PROMINENCE	28E	28/06/06	PSD
M/V YM HAWK	20E	29/06/06	PSD
M/V YM HIROSHIMA	07E	30/06/06	PSD

EMES VESSEL'S DURING

JUNE 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
C/V NAYA A	60306	02/06/06	PSD
C/V SAMI A	80606	04/06/06	PSD
C/V NAYA A	60406	15/06/06	PSD
C/V SAMI A	60706	14/06/06	PSD
C/V SAMI A	60806	24/06/06	PSD
C/V NAYA A	60506	28/06/06	PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS WEST BOUND

JUNE 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V YM COMFORT	87W	03/06/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V SAVONA BRIDGE	02W	04/06/06	PSD	PSD/GOA/FOS/PSD
M/V HANJIN PORT LAND	84W	06/06/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM GLORY	80W	10/06/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V RIALTO BRIDGE	20W	11/06/06	PSD	PSD/GOA/FOS/PSD
M/V HANJIN IRENE	91W	13/06/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM IBIZA	13W	17/06/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V HANJIN VALENCIA	61W	20/06/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM HAWK	20W	20/06/06	PSD	PSD/GOA/FOS/PSD
M/V YM OCEAN	80W	24/06/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V HUMBER BRIDGE	87W	25/06/06	PSD	PSD/GOA/FOS/PSD
M/V AKASHI BRIDGE	27W	27/06/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS

JUNE 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V YM PROMINENCE	28W	04/06/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V LINOS GATE BRIDGE	26W	05/06/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V ROTTERDAM BRIDGE	22W	27/06/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V CONTI SINGA	06W	11/06/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YM ORCHID	43W	12/06/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V SCI MAHIMA	15W	18/06/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V SHANGHAI BRIDGE	26W	06/06/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V HENRY HUDSON BRIDGE	58W	25/06/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YM GREEN	40W	19/06/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V SUEZ CANAL BRIDGE	22W	13/06/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V YM CYPRESS	41W	26/06/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V CHICAGO BRIDGE	22W	20/06/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS FAR EAST / EAST MED PORT

JUNE 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V YM EARTH	29W	07/06/06	PSD
M/V HUA YUN HE	37W	14/06/06	PSD
M/V YM SKY	26W	21/06/06	PSD
M/V YM IZMIR	28W	28/06/06	PSD

دكتور محمد محرم لمجلة إنترناشيونال

حوار: سهير خميس



دكتور
محمد محرم

• نطالب الجمارك دراسة الوسائل البديلة لخطاب الضمان للمعدات والآلات المملوكة للسفن

• الشركات لا تمانع من تعميم رخصة تموين السفن على جميع الموانى بمقابل مادى لإستفادة الدولة وأصحاب الشركات

• دكتور محمد محرم: مطالبنا سهلة وتحفز للنجاح

عندما التقيت بالدكتور محمد محرم كنت اعلم أننا أمام خبير مكافحة التلوث البحرى وأستاذ بالأكاديمية العربية للنقل البحرى وعضو مجلس إدارة بجمعية رجال الأعمال بالإضافة إلى أنه رئيس لجنة تموين السفن والخدمات البحرية بغرفة ملاحة الإسكندرية. فأزددت حيرة من أين أبدأ الحوار وكل كلمة سيقولها لى هى أمانة يجب أن يقرأها الجميع لذلك تم الإتفاق على صفحة تحت إشراف الدكتور محرم تناقش كل ما هو جديد فى عالم النقل البحرى لتكون همزة الوصل بين الأكاديمية وغرفة الملاحة ومجلة إنترناشيونال لخدمة القارئ وللعلم ليس القارئ أى شخص بل أصحاب شركات وأصحاب مهن تحتاج تواصل بين القيادات والخبرات والإعلام الهادف.

بداية تسألت عن مطلب شركات تموين السفن فى حق التوريث؟؟

قال الدكتور محمد محرم أن القانون الإلهى والقانون الأرضى يعترف بالتوريث فلماذا التوكيلات الملاحية ولماذا جميع ما يعمل فى مجال البحر عندما يتوفى العائل مباشرة ينتقل النشاط للوريث.

والتراخيص الممنوحة من قبل الوزارة لممارسة النشاط لها الحق فى التوريث ما عدا ترخيص تموين السفن مما يؤدى إلى إحباط روح العمل لدى ممارسى مهنة التموين للسفن لأن بعد وفاته تنتهى الشركة ويتم إحلالها وتلك العملية تجعل العميل لا يسدد المستحقات المالية بعد الوفاة لعلم أن لا ضامن له وعلى سبيل المثال أن أحداً أصحاب الشركات قد توفى فى بورسعيد ومازلت أفراد أسرته تعانى حتى الأن للحصول على مستحقاته لدى الغير وهذه القضية إن لم تحل ستكون من أحد علامات زيادة البطالة وضياع حقوق الأفراد.

سألنا أن هناك مطلب من مصلحة الجمارك خاص بخطاب الضمان فما المطلوب من الجمارك؟

قال الدكتور محمد محرم أن هناك مطلب حقيقى أمام مائدة الجمارك حول أعطال وصيانة أحد الوحدات الخاصة بالسفن وأمام عدم توافر سبل إحلالها داخل الميناء مما يستدعى الأمر لخروج تلك الوحدة خارج الدائرة الجمركية لاحلالها فى ورش الصيانة الخارجية، والمشكلة الحقيقية وراء خطاب الضمان الذى يمثل نفس قيمة تلك الوحدة وفتح خطاب الضمان والإجراءات الروتينية التى تؤدى إلى ضياع الوقت مع العلم أن أمام مصلحة الجمارك الحل واضح جداً وبسيط وهو أن المسئول أمام المصلحة عن «إصلاح المعدات والآلات المملوكة للسفينة» هو فى الغالب أهل للثقة ولديه سجل تجارى ورخص مزاولة نشاط وهناك تعهد يتم توقيعه خلال فترة معينة لحين اصلاح الآلة وعودتها مرة أخرى وكل ذلك ضمانات بدون فتح خطاب الضمان.

ونادى دكتور محمد محرم رئيس المصلحة فى سرعة النظر لتلك الأزمة لأنها تكلف الكثير من الوقت وتعرقل خطة سير العمل وذلك فى عهد المرونة والشفافية والعقاب واضح لعدم الملتزمين فى سحب الترخيص الذى هو أهم من الآلة وضعه أمام دائرة القضاء.

سألنا عن مطلب رخص تموين السفن وكيفية تعميمها على جميع موانى الجمهورية؟

أوضح الدكتور محمد محرم أن العميل الأجنبى كثير الدهشة من كثرة العقود فى الموانى المصرية مع أكثر من شركة فى مجال تموين السفن مما يجعله فى حالة من التشتيت لإختلاف الأسعار والخدمة على أرض واحدة بخلاف دول العالم والموانى الأخرى.

وأضاف الدكتور محمد محرم أن هذا المطلب عادلاً أن تكون الرخصة لتموين السفن شاملة كل الموانى وأن تحتفظ الشركة بعميلها والخط الذى تقوم بخدمته على أى ميناء سواء كانت السفينة تراكت فى ميناء الإسكندرية أو دمياط أو بورسعيد وغيرها من الموانى المصرية أسوة بما هو معمول به مع التوكيلات الملاحية والشركات لا تمانع من وجود الترخيص بمقابل مادى لإستفادة الدول والشركات هذا وقد كان أحد مطالب الرابطة وتم دراسته فى إجتماعنا وأعددنا به مذكرة للعرض على قطاع النقل البحرى للمطالبة بتعديل القرار الوزارى – 52 لسنة 2003 بشأن شروط وضوابط التراخيص بمزاولة الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى بالموانى المصرية وذلك بمعاملة تراخيص تموين السفن والتوريدات والأشغال البحرية معاملة تراخيص التوكيلات الملاحية ليكون الترخيص بهذه الأنشطة شامل لجميع الموانى البحرية بالجمهورية ويصدر الترخيص بذلك من قطاع النقل البحرى.

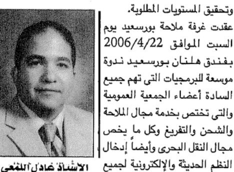
سألنا عن مطلب أصحاب شركات تموين السفن فى جعل الترخيص لمدة خمس سنوات لمن قام بتوفيق أوضاعه وفقا لاشتراطات القرار الوزارى الخاص بذلك؟

أشار الدكتور محمد محرم إلى أن هذا المطلب كان على مائدة الوزارة ومسجل بالأوراق والمذكرات ومازال التراخيص تمنح لمدة عامين مما يهدر الوقت والجهد فى تجديد التراخيص وإهدار ما يقارب ربع المدة ونجد أن الترخيص يجدد كل عام ونصف بتكلفة جديدة فما المانع أن يكون خمس سنوات وستكون الفترة واحدة بالتعاون مع قطاع النقل لتفادى تلك الأزمة مساهمتاً فى روح التعاون.

***

غرفة ملاحة بورسعيد

وفقاً للبروتوكول الذى تم توقيعه بين مركز تحديث الصناعة وغرفة ملاحة بورسعيد لدعم المزيد من عمليات تطوير وتحديث قطاع النقل البحرى لجميع أعضاء الجمعية العمومية بغرفة ملاحة بورسعيد لزيادة قدراتها التنافسية وتحقيق المستويات المطلوبة.



الأستاذ عادل اللمعى
نائب رئيس مجلس إدارة
غرفة ملاحة بورسعيد

عقدت غرفة ملاحة بورسعيد يوم السبت الموافق 2006/4/22 بفندق هلنان بورسعيد ندوة موسعة للبرمجيات التى تهم جميع السادة أعضاء الجمعية العمومية والتى تختص بخدمة مجال الملاحة والشحن والتفريغ وكل ما يخص مجال النقل البحرى وأيضاً إدخال النظم الحديثة والإلكترونية لجميع شركات أعضاء الجمعية العمومية.

وقد تضمنت الندوة عرض تقديمى للدكتور/ أحمد أبو عامر إستشارى معهد الإنتاجية والجودة بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا لكل ما يمكن أن تقدمه الأكاديمية للسادة أعضاء الجمعية العمومية بالتعاون مع غرفة ملاحة بورسعيد للعمل على تطوير وتحديث خط سير العمل بجميع شركات السادة أعضاء الجمعية العمومية بغرفة ملاحة بورسعيد.



لقطاع جمارك المنطقة الشمالية والغربية عن شهر أبريل 2006

البيان	عدد البيانات الجمركية	متوسط زمن الإفراج				طرق التقييم		عدد التظلمات	التحكيم
		متوسط العمل الجمركى	متوسط العمل جهات العرض	متوسط وقت صاحب الشان	الإجمالى	مادة أولى	أخرى		
المركز الجمركى المتطور	826	1.38 ساعة	20 ساعة	40.1 ساعة	61.48 ساعة	820	6	2	2
الإدارات المركزية التابعة	10686	1.16 يوم	1.41 يوم	1.42 يوم	3.99 يوم	8788	1898	35	12

الجمعية العمومية لرابطة متعهدى السفن

• أحمد الوكيل يطمئن أصحاب شركات تموين السفن وينظم مقابلة مع رئيس قطاع النقل البحرى

• أزمة خطاب الضمان لها حل والمادة 141 - 142 من اللائحة التنفيذية توضح ذلك



عقدت جمعية رابطة متعهدى تموين السفن والتوريدات والأشغال البحرية بالإسكندرية جمعيتها العمومية العادية فى 2006/4/26 وذلك بمقر الأمين العام للجمعية. فى 16 شارع السبع بنات عمارة برج المعز وذلك بحضور السادة الأعضاء ورئيس الجمعية إبراهيم عباس الحضرى ونائب رئيس الجمعية فتحى عبد الغنى يحيى والأمين العام السيد أحمد إبراهيم، بدأت الجمعية بكلمة رئيس الجمعية يعرض من خلالها إنجازات مجلس الإدارة عام 2005 قائلاً أن فى 2005/5/19 بناء على طلب من رئيس قطاع الجمارك تم الاجتماع مع مسئولى قسم عاشر ومناقشة المشاكل التى تصادف أرباب المهنة توصلت معهم للنتائج الآتية:

- اختصار البنود التى تكتب فى استمارة التموين توفيراً للوقت والجهد.
- عند التموين بالدخيلة وأبو قير تكون التموينات بصحبة مندوب صاحب الشأن دون اصطحاب مندوب الجمارك.
- عند وجود أى معدة يراد أصلاحها لسفينة بالدخيلة وأبو قير يتم حضور مندوب المتعهد لقسم عاشر بالأوراق لإنهاء إجراءاتها حيث أن قسم عاشر يعمل حالياً 24 ساعة بمسعى من مجلس الإدارة ولا ننسى مجهود الدكتور محرم فى غرفة الملاحة.

كما أشار إبراهيم عباس الخضرى إلى أن هيئة ميناء الإسكندرية قد لبت طلبنا فى إلغاء خطاب تعليمات مدير عام الأمن بهيئة ميناء الإسكندرية الذى كان يفرض على المتعهد اصطحاب مندوب من التوكيل الملاحى عند صعوده للسفينة المراد تموينها مما كان يعد قيداً وتفسيراً خاطئاً للإتفاقية الدولية لأمن السفن والموانى وقد تم ذلك بحمد الله.

وأضاف رئيس مجلس الإدارة أنه قد تم الإتصال والسعى لدى شركة الإسكندرية للبترول للموافقة على استصدار خطاب منها للسادة قسم التصاريح بشرطة ميناء الإسكندرية بالموافقة على إضافة حوض البترول على التصاريح السنوية لأرباب المهنة وتم ذلك.

ومن جانبه قام الأمين العام السيد أحمد إبراهيم بعرض الميزانية العمومية عن السنة المنتهية فى 2005/12/31 والتى تمثل إجمالياً ثلاثة وعشرون ألف وتسعمائة وتسعة وستون جنيها مصرياً.

ثم قام نائب رئيس الجمعية بعرض الخطة المستقبلية التى تسعى الجمعية لتحقيقها مع القيادات الحالية والتعاون مع غرفة ملاحة الإسكندرية وفى ظل رئيس هيئة الميناء واللواء مختار عمار رئيس قطاع النقل البحرى والأستاذ جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك.

[وقال إننا نأمل جعل مدة تراخيص التوريدات البحرية والأشغال البحرية خمس سنوات].

بالإضافة إلى سريان التراخيص على جميع الموانى المصرية وتلبية مطلبنا فى توريث الترخيص للشركات الصادر بشأنهم القرار رقم 86 لسنة 1998.

وأوضح أن لجنة تموين السفن بداخل غرفة ملاحة الإسكندرية برئاسة الدكتور محرم وبالتعاون مع جمعية رابطة تموين السفن قد التقينا مع اللواء شيرين حسن رئيس القطاع السابق وشرحنا له مطلبنا عما تم مع سلفة اللواء عصام بدوى ووعد بدراسة الموضوع وعرضه على المجلس الأعلى للموانى وتلقينا رد منه برفض المجلس الأعلى للموانى لمطلبنا فى 2005/9/27 بدون تعليل للرفض.

ومن جانبه تقدم الأستاذ أحمد الوكيل نائب رئيس الغرفة التجارية أثناء كلمته فى الجمعية العمومية بالشكر للسادة الأعضاء ووعد بطرح مطالبهم على رئيس قطاع النقل البحرى اللواء مختار عمار أثناء لقاءه به لتهنئته على المنصب الجديد.

وفى ختام الجمعية العمومية تمت مناقشة عرض عمل إجتماع موسع مع جميع شركات تموين السفن والتعاون مع دكتور محرم رئيس للجنة تموين السفن ممثلاً عن أعضاء غرفة الملاحة بناء على طلب الأستاذ محمد عبد الغنى مدير إدارة تموين السفن بالجمارك المصرية لإستضافة رئيس مصلحة الجمارك وعرض موضوع خطاب الضمان حيث أن المادة 141-142 من اللائحة التنفيذية لم تشير إلى خطابات الضمان وتنص على الآتى «إحدى الضمانات المقبولة جمركياً».

هذا وقد قال الأستاذ محمد عبد الغنى أنه يجب دراسة البدائل المقبولة لعرضها على رئيس المصلحة.

البقاء لله

السيد اللواء

أ.ح/ محمد الديب

رئيس مجلس إدارة جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة والسادة أعضاء مجلس الإدارة والجمعية العمومية وجميع العاملين بالجمعية ينعون بمزيد من الحزن والأسى المغفور له بإذن الله

والد السيد اللواء مهندس

طارق البرقوقى

مدير صندوق إسكان أفراد القوات المسلحة تغمد الله الفقيد بواسع الرحمة وألهم آله الصبر والسلوان

الشركة الكويتية الدولية للموانى والنقل والتخزين KBL ووزارة النقل يوقعان على إتفاقية إنشاء وتشغيل رصيف تداول الحاويات بميناء دمياط بحضور رئيس مجلس الوزراء المصرى.

شهد الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء التوقيع على إتفاقية إنشاء وتشغيل رصيف تداول الحاويات بميناء دمياط بين وزارة النقل ومجموعة من الشركات الكويتية.

وقع الإتفاقية عن الجانب المصرى المهندس محمد لطفى منصور وزير النقل وعن الجانب الكويتى السيد محمد كاظم المزيدى رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة KBL الدولية للموانئ والنقل والتخزين.

وصرح المهندس محمد لطفى منصور عقب التوقيع بأن الإتفاقية تنص على بناء رصيف يبلغ طوله 2300 متر بعمق 18 متراً وبإستثمارات تصل إلى مليار دولار على أن تتحمل المجموعة الكويتية جميع مصاريف الإنشاء والبناء والتشييد





اللواء بحرى مختار عمار — اللواء بحرى توفيق أبو جندية

ويمتلك الميناء نسبة 5% من أسهم الشركة الكويتية دون مقابل على أن تخصم فيما بعد من العائد الذى يعود للشركة.

وأضاف وزير النقل أن إنشاء وتشغيل الرصيف سيكون طبقاً لحق إمتياز مدته 40 عاماً، وينتظر أن يوفر المشروع نحو 12 ألف فرصة عمل وستقوم الشركة بتشغيل الرصيف وتداول الحاويات بحيث تصل طاقته الإستيعابية إلى 4 ملايين حاوية سنوياً خلال أربع سنوات من بدء التشغيل .

وأشار إلى أن المشروع سيتم تنفيذه على مرحلتين، الأولى تبدأ فى العمل بعد عامين ونصف العام بطاقة مليون ونصف المليون حاوية، تصل فى المرحلة الثانية إلى 4 ملايين حاوية.

وأكد وزير النقل أن دراسات الجدوى التى أجريت للمشروع كانت إيجابية للغاية، نظراً للمميزات الفريدة التى يتمتع بها ميناء دمياط كميناء محورى لقربه الشديد من الخطوط الملاحية العالمية بالبحر المتوسط وقناة السويس، وكذلك إنخفاض تكلفة تداول الحاويات به للموانى الأوروبية.

وقال إن الدراسات الخاصة أشارت إلى تزايد الطلب على الموانئ المصرية فى التعامل مع سفن الترانزيت والمتوقع أن تصل إلى 8 ملايين حاوية عام 2010 مقابل ثلاثة ملايين حاوية حالياً.



المهند محمد لطفى منصور — دكتور أحمد نظيف

وقال محمد كاظم المزيدى رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة KBL أن إستثمارات المجموعة الكويتية تعد جديدة فى هذا المجال غير التقليدى، مثل الإستثمارات التى كانت تتم فى العقارات وغيرها، وإنها ذات قيمة مضافة لأنها إستثمارات فى البنية الأساسية وبالتالى تحقق القيمة المضافة .

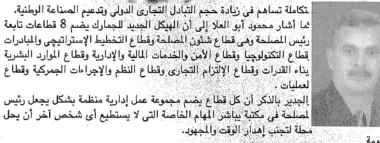
30 منحة دراسة ماجستير مجانية للعاملين بمصلحة الجمارك

الجمارك تضع خطة جديدة للهيكل الإدارى لإختصار الوقت

أعلن محمود أبو العلا نائب رئيس مشروع التطوير بالجمارك المصرية على مفاجئة للعاملين بمصلحة الجمارك المصرية وهى الحصول على 30 منحة مجانية لدراسة الماجستير وذلك من خلال التعاون مع الأكاديمية العربية للملاحة ومصلحة الجمارك المصرية .

وأضاف أن المصلحة قد نظمت خطة الدراسة مع الدكتور علاء كمال من الأكاديمية كأضافة جديدة للفكر الجمركى والرقى بالموظف وكمثال يحتذى به أمام الجمارك العالمية .

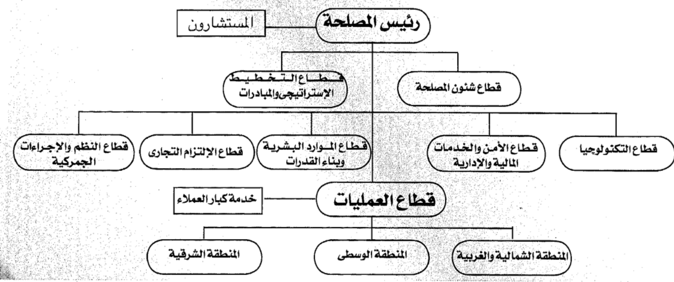
وأشار نائب رئيس المشروع إلى أن هناك خطة جديدة قد تم الإنتهاء منها مؤخراً على أيدى خبراء الجمارك المصرية ووزارة المالية لتكون منظومة



متكاملة تساهم فى زيادة حجم التبادل التجارى الدولى وتدعيم الصناعة الوطنية.

كما أشار محمود أبو العلا إلى أن الهيكل الجديد للجمارك يضم 8 قطاعات تابعة لرئيس المصلحة وهى قطاع شئون المصلحة وقطاع التخطيط الإستراتيجى والمبادرات وقطاع التكنولوجيا وقطاع الأمن والخدمات المالية والإدارية وقطاع الموارد البشرية وبناء القدرات وقطاع الإلتزام التجارى وقطاع النظم والإجراءات الجمركية وقطاع العمليات .

والجدير بالذكر أن كل قطاع يضم مجموعة عمل إدارية منظمة بشكل يجعل رئيس المصلحة فى مكتبة يباشر المهام الخاصة التى لا يستطيع أى شخص آخر أن يحل محلة لتجنب إهدار الوقت والمجهود.





الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات

إعداد / قسم التحقيقات

- **ميكنة جميع الإجراءات والمعاملات بالهيئة**
- **شبكة معامل تغطى جميع أنحاء الموانى المصرية**
- **الإهتمام بالعنصر البشرى وخلق كوادر قيادية**

بيد أن التطورات الإقتصادية التى تمر بها مصر حالياً جعلت من الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات هى الضمانة الحقيقية لضبط إيقاع حركة التجارة المصرية فالإتفاقيات الدولية التى تلتزم بها مصر كإتفاقية الجات تهدف إلى تحرير التجارة وإزالة القيود أمام إنسياب حركتها بين الدول الأعضاء لذلك باتت حركة التجارة أسرع من ذى قبل وفتحت الأبواب والنوافذ أمام سلع ومنتجات كانت محظورة إلى وقت قريب ورغم التيسيرات الضخمة أمام إنسياب التجارة إلا أنه كان لزاماً على الدول الأعضاء أن تبحث فى إيجاد آلية واضحة لحماية المستهلك وضبط إيقاع حركة التجارة فكانت الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات هى حائط الصد الصلد أمام أية محاولات لإختراق الأسواق المصرية أو الإضرار بالمستهلك المصرى ومجلتنا كعهدكم بها لن تنشر إلا الحقائق ولن تسلط الأضواء إلا على ما يستحق وكانت المجلة قد نشرت فى عدد سابق وفى ثنايا ريبورتاج أجرى مع اللواء بحرى/ إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء الإسكندرية حالياً ودمياط سابقاً وردت مجموعة معلومات عن أداء الهيئة فى الموانى ولكن فيما يبدو كانت تلك المعلومات تعكس الصورة فى زمن مضى بلا رجعة أما الواقع الحالى فيبدو مغايراً لحد كبير.... الصورة مشرقة وتفاصيلها فى الريبورتاج الذى قام به قسم التحقيقات من خلال الحوار والنقاش بمقر الهيئة بشارع معروف ....

لواء/ محمد البنا
رئيس الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات

ودار النقاش مع القيادات :

د/ يوسف لبيب رئيس الإدارة المركزية للمعامل الغذائية

أ/ راغب حزين رئيس الإدارة الغذائية للمعامل المركزية

أ/ محمد شفيق رئيس الإدارة المركزية للسلع الصناعية

م/ على سليمان رئيس الإدارة المركزية للصادرات

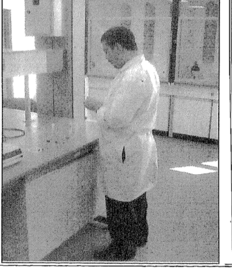
أ/ أسامة عبد المنعم مسئول العلاقات العامة

كانت المناقشات بلا سقف بلا حواجز الصراحة هى العنوان الرئيسى للجلسة التى جمعت وفد المجلة بهؤلاء القيادات الذين يطبقون فكراً جديداً رسمه اللواء محمد البنا رئيس الهيئة.

لقد تغير مفهوم العمل بالهيئة من النوافذ المتعددة إلى نظام النافذة الواحدة أصبحت جميع الإجراءات بالهيئة مميكنة وآلية وفق نظام متطور يساير النظم العالمية

الوقت الأقصى لإنهاء الإجراءات لا يزيد عن 48 ساعة مع تفعيل نظام النقل والتخزين ليصبح القاعدة الأساسية للعمل داخل الهيئة

أصبحت اللامركزية هى العنصر الأساسى فى عمل الهيئة حيث يتم تفويض الفروع فى إنهاء العديد من المشاكل دون الرجوع للإدارة المركزية بالقاهرة بإختصار ودون الدخول فى مناطق فنية كانت تلك النقاط هى الخلاصة التى خرجنا بها من حوارنا مع هؤلاء القيادات



ولإلقاء الضوء على بعض التفاصيل التى تصب فى خانة الحقيقة تساءلنا عن بعض النقاط التى قد تشغل بال البعض من المهتمين والمتابعين وكانت البداية عن دور الهيئة فى الإهتمام بالعنصر البشرى أجاب السادة المسئولين بأنه قد تم إعادة تدريب وتأهيل عدد 2021 من العاملين المتخصصين بالهيئة فى كافة المجالات من خلال برامج تدريب متخصصة وتم تدريب 21 من المتخصصين بالدول الأجنبية لإكتساب الخبرات الدولية.

،عن مشروعات تكنولوجيا المعلومات فكان مستودع بيانات التجارة الخارجية كان هو محور الأداء فى هذه الجزئية حيث إستمرار تطوير وتحديث العمل بالمستودع من خلال التعاون الوثيق مع المجالس السلعية والتصديرية ومجتمعات رجال الأعمال حيث توفير البيانات الدقيقة والكاملة والسريعة عن حركة التجارة كذلك إصدار تقارير إحصائية تفصيلية وإجمالية تفيد المحللين الإقتصاديين ومراكز البحوث كذلك الموقع الرسمى للهيئة

www.goeic.gov.eg

فى تطوير وتحديث مستمر ويبلغ عدد الزائرين للموقع فى الشهر الواحد أكثر من 2500 زائر أما رقم الخدمة المجانى 08006667666

أما إنشاء بعض الفروع وتطويرها فكان يسير جنباإلى جنب مع منظومة التحديث الشاملة بالهيئة.

1 – طبقاً للقرار الجمهورى 106 لسنة 2000 والذى ينص فى المادة الأولى على:

"يكون فحص ورقابة جميع السلع المصدرة والمستوردة الخاضعة للرقابة تحت إشراف الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات دون غيرها ويتم الفحص والرقابة على مرحلة واحدة تشترك فيها سائر الجهات المنوط بها ذلك طبقاً للقوانين والقرارات المنظمة لاختصاصاتها ويشمل ذلك ما يتعلق بالاشعاع والحجر الزراعى والبيطرى والصحى والرقابة على المصنفات الفنية والمطبوعات".

وبالتالى هناك إجراء واحد فقط يتم من خلال كافة جهات الفحص ممثلة فى الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات ويرسل هذا الإجراء إلى الجمارك .

2 – بالنسبة إلى المعامل فإنه لا يوجد أى إجراء لها ولكن الإجراء الوحيد هو بين الواردات والمعامل ولا يظهر نهائياً فى إجراءات الإفراج إلا من خلال مستند واحد موضح به مطابقة الرسالة من عدمها.

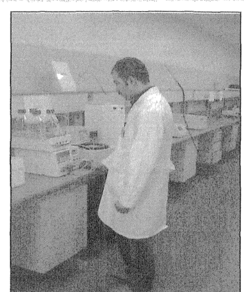
3 – مما سبق يتضح أن هناك إجراء واحد فقط بين الواردات والجمارك وليس هناك 20 إجراء للواردات أو 16إجراء للمعامل.

بالنسبة للمشاكل المتعلقة بفحص البضائع ورقابة الجودة.

1 – إن الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات لديها معامل معتمدة دولياً بالدخيلة وفى نفس الوقت قامت الهيئة بإنشاء معمل أقليمى إضافى بالدخيلة يستوعب كافة جهات الفحص وقد إنتهت المرحلة الأولى منه وجارى تجهيز المرحلة الثانية فى شهر يونيو 2006





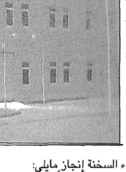


وبالتالى تقوم الهيئة بتنفيذ نظام النافذة الواحدة . one single window

2 – عملية الفحص المستندى يتم فى نفس يوم تقديم طلب الفحص من العميل ولا يقف تسديد رسوم الفحص عائق فى السير فى إجراءات فحص الرسالة نهائياً

بالنسبة للمعايير الدولية للرقابة فإن هناك معيار واحد وهو القرار الوزارى 130لسنة 2005 للسلع الغذائية والقرار الوزارى 2005/423 الخاص بالسلع الصناعية وهو ملزم لكافة السلع ولا يطلب من العميل تقديم أى معيار دولى وهو يشمل 219 سلعة أما باقى السلع والتى ليس لها قرار ملزم فيتم فحصها طبقاً للكودكس أو أى مواصفة عالمية معتمدة طبقاً لطلب العميل.

بالنسبة لطول فترة التحاليل يتم إصدار النتائج النهائية للفحص فى مدة أقصاها 7 أيام من تاريخ سحب آخر عينة (وعادة يتم الإفراج فى أقل من هذه المدة) فيما عدا المعلبات الغذائية وعبوات المياه والسلع الخاضعة لإختبار الدايوكسين فيتم إصدار النتائج النهائية فى مدة أقصاها 15 يوم من تاريخ سحب آخر عينة.



التعاون مع القطاع الخاص:

فى ضوء توجيهات الدولة بأهمية التعاون والتفاعل مع القطاع الخاص لخدمة الإقتصاد القومى

تم بالتعاون مع شركة تنمية ميناء السخنة إنجاز مايلى:

* إنشاء وتشغيل معامل متخصصة معتمدة دولياً لفحص واردات السلع الغذائية.
* ميكنة أعمال فرع الهيئة بميناء الدخيلة الخدمات التى يقدمها ليكون أول فرع بميناء حكومى تقوم الشركة بتشغيله إليكترونياً لتيسير حركة التجارة.

●●●



محطات وأخبار

المملكة العربية السعودية

يستعد 10 من كبار المستثمرين السعوديين لتأسيس شركة بحرية تضم عبارات حديثة ذات مواصفات ومستويات عالية التقنية، إضافة إلى إعتمادها على أسلوب جديد للنقل البحرى، وهو الجانب الترفيهى وسيكون رأسمال هذه الشركة مليار ريال سعودى

مشروع تحقيق التنمية المستدامة

صرح المهندس ماجد جورج وزير البيئة بأن الوزارة بدأت فى إعداد مشروع جديد لتحقيق التنمية المستدامة فى محافظة البحر الأحمر ويشمل هذا المشروع إنشاء مشروعات سياحية بيئية جديدة تصل تكلفتها إلى 300 مليون جنيه وذلك لزيادة العائد الإقتصادى بجانب وضع المنطقة على خريطة السياحة البيئية العالمية وتحقيق الإستغلال الأمثل للمنطقة سياحياً وتوفير فرص عمل جديدة للشباب

تعاون بيئى مصرى أوروبى

تم بحث أوجه التعاون البيئ بين مصر والإتحاد الأوروبى، وخطة العمل المصرية تحت مظلة سياسة الجوار الأوروبى الجديدة لتنظيف البحر المتوسط من مصادر التلوث الرئيسية ، وتنقسم الخطة إلى ثلاثة محاور بيئية لتحسين الأداء البيئىعن طريق تنفيذ الأولويات الوطنية فى مجال البيئة والخطوات الفعالة لمنع التدهور البيئى وحماية صحة الإنسان بجانب الإستخدام الأمثل للموارد الطبيعية والإهتمام بالتشريعات البيئية وتنفيذها.

محطة جديدة للحاويات بميناء جدة بإستثمارات 1.6 مليار ريال

وقع وزير النقل رئيس مجلس إدارة المؤسسة العامة للموانئ الدكتور جبارة الصريصرى إتفاقية لإنشاء محطة حاويات مساندة فى ميناء جدة الإسلامى مع محمد زينل على رضا رئيس مجلس المديرين للشركة السعودية لتنمية التجارة والصادرات «تصدير» المشغلة لمنطقة إعادة التصدير بالميناء، ومن المتوقع أن تستوعب المحطة الجديدة ما يقدر بـ 1.5 مليون حاوية قياسية سنوياً وستضم منطقة مناولة وتخزين بمساحة قدرها 400 ألف متر مربع وتقدر التكلفة الإستثمارية للمشروع بـ 1.66 مليار ريال وسيبدأ التنفيذ خلال السنة المالية وينتهى خلال 3 سنوات.

AIS (Automatic Identification System)

ADEL M.ALY
Maritime DEV. Manager
PACC electronic engineering co..
e-mail adelali@pacceng.com

بعد غرق العبارة السلام 98 أصبحت هناك تساؤلات كثيرة حول أنظمة التأمين الملاحي و سوف أقوم بعرض فكرة عامة عن طريقة عمل ومكونات معظم هذه الانظمة على مدار الأعداد القادمة، وسوف نبدأ بنظام الـAIS

The **AIS** is a shipboard broadcast system that acts like a transponder, operating in the VHF maritime band that is capable of handling well over 4,500 reports per minute and updates as often as every two seconds. It uses Self-Organizing Time Division Multiple Access (SOTDMA) technology to meet this high broadcast rate and ensure reliable ship-to-ship operation.

Each **AIS** system consists of one VHF transmitter, two VHF TDMA receivers, one VHF DSC receiver, and standard marine electronic communications links (IEC 61162/ NMEA 0183) to shipboard display and sensor systems. Position and timing information is normally derived from an integral or external global navigation satellite system (e.g. GPS) receiver. Other information broadcast by the AIS, if available, is electronically obtained from shipboard equipment through standard marine data connections. Heading information and course and speed over ground would normally be provided by all AIS-equipped ships.

The **AIS** transponder normally works in an autonomous and continuous mode, regardless of whether it is operating in the open seas or coastal or inland areas. Transmissions use 9.6 kb GMSK FM modulation over 25, 12.5 KHz using HDLC packet protocols. Although only one radio channel is necessary, each station transmits and receives over two radio channels to avoid interference

Coverage Range

The system coverage range is similar to other VHF applications, essentially depending on the height of the antenna. Its propagation is slightly better than that of radar, due to the longer wavelength, so it's possible to "see" around bends and behind islands if the land masses are not too high. A typical value to be expected at sea is nominally 20 nautical miles. With the help of repeater stations, the coverage for both ship and VTS stations can be improved considerably.

What AIS Broadcasts

A Class A **AIS** unit broadcasts the following information every 2 to 10 seconds while underway, and every 3 minutes while at anchor at a power level of 12.5 watts. The information broadcast includes:

* MMSI number - unique referenceable identification
* Navigation status
* Rate of turn - right or left, 0 to 720 degrees per minute
* Speed over ground
* Position accuracy - differential GPS or other and an indication if RAIM processing is being used
* Longitude - to 1/10000 minute and Latitude - to 1/10000 minute
* Course over ground - relative to true north to 1/10th degree
* True Heading - 0 to 359 degrees derived from gyro input
* Time stamp - The universal time to nearest second that this information was generated

In addition, the Class A AIS unit broadcasts the following information every 6 minutes:

* MMSI number - same unique identification used above, links the data above to described vessel
* IMO number - unique referenceable identification (related to ship's construction)
* Radio call sign - international call sign assigned to vessel, often used on voice radio
* Name - Name of ship, 20 characters are provided
* Type of ship/cargo - there is a table of possibilities that are available
* Dimensions of ship - to nearest meter
* Location on ship where reference point for position reports is located
* Type of position fixing device - various options from differential GPS to undefined
* Draught of ship - 1/10 meter to 25.5 meters [note "air-draught" is not provided]
* Destination - 20 characters are provided
* Estimated time of Arrival at destination - month, day, hour, and minute in UTC

Types of Automatic Identifications Systems

Class A

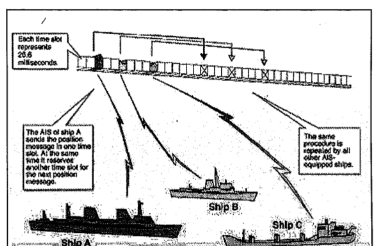
Ship borne mobile equipment intended for vessels meeting the requirements of IMO AIS carriage requirement, and is described above.

Class B

Ship borne mobile equipment provides facilities not necessarily in full accord with IMO AIS carriage requirements. IEC has begun work on a Class B certification standard, which should be completed by 2004 - 2005. The Class B is nearly identical to the Class A, except the Class B:

* Has a reporting rate less than a Class A (e.g. every 30 sec. when under 14 knots, as opposed to every 10 sec. for Class A)
* Does not transmit the vessel's IMO number or call sign
* Does not transmit ETA or destination
* Does not transmit navigational status
* Is only required to receive, not transmit, text safety messages
* Is only required to receive, not transmit, application identifiers (binary messages)
* Does not transmit rate of turn information
* Does not transmit maximum present static draught

Class B devices are not yet available.



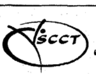
• • •

بطولة سلوفينيا للجمباز الإيقاعى



أشتركت اللاعبة المتميزة ياسمين رستم من نادى سبورتنج السكندرى وقد حصلت على المركز السادس فى الفردى العام وذلك بمدينة سلوفينيا وكان عدد الدول المشتركة 12 دولة وعدد اللاعبات المشتركات 30 لاعبة دولية

آخر أخبار محطة قناة السويس للحاويات



الإنتهاء من الأعمال الإنشائية بمحطة قناة السويس للحاويات

الإنتهاء من الأعمال الإنشائية بالمحطة يؤكد عزم الشركة على المدى قُدماً من أجل تحقيق المزيد من الإنجازات بمنطقة شرق بورسعيد وتوفير فرص العمل الجديدة وإكساب شباب بورسعيد المهارات والخبرات اللازمة والشركة تتطلع إلى مزيد من التوسع من خلال المرحلة الثانية والتى ستوفر المزيد من فرص العمل وتساهم فى دعم الإقتصاد المصرى.

مع بدء تشغيل المحطة بالثالث من أكتوبر عام 2004 كان عدد العاملين فى تزايد مستمر حتى وصل إلى ما يزيل عن 900 عامل حالياً، وتعاقدت الشركة على شراء المزيد من الأوناش والمعدات مما سيزيد فرص العمل وإتاحة برامج تدريبية على أعلى مستوى، ومن المتوقع أن يزيد عدد العاملين بالمحطة، ليصل إلى أكثر من 1000 عامل بنهاية عام 2006.

أين نحن الآن ......؟

- وصل عدد أوناش الرصيف العملاقة حالياً إلى تسعة أوناش والتى تعتبر من أكفأ وأحدث الأوناش بالعالم (يسمح برص 22 حاوية بعرض السفينة).
- عدد أوناش الساحات وصل إلى 24 ونش.
- اكتمال الأعمال الإنشائية بالمحطة.
- طول الرصيف: 1200 متر.
- عرض الميناء: 500 متر.
- مساحة الميناء: 600.000 متر مربع.

خطة الشركة لعام 2006

سيصل ثلاث أوناش إضافية بالربع الأخير من عام 2006 ليصل بذلك إجمالى عدد أوناش الرصيف العملاقة إلى 12 ونش. حجم التداول 2.2 مليون حاوية عند تشغيل 12 ونش رصيف.

المرحلة الثانية

تتطلع الشركة إلى المزيد من التوسع من خلال المرحلة الثانية والتى ستضاعف مساحة وأوناش المحطة ليصل قدرة التداول بالمحطة إلى 4.5 مليون حاوية سنوياً مدعوماً بعدد 24 ونش رصيف عملاق والمزيد من أوناش الساحات ومعدات تداول الحاويات.

لعبة الهابكيدو

العقل السليم فى الجسم السليم



البطل يحيى عبد الفتاح رجب من مدرسة الريادة الإبتدائية بالأسكندرية بين مدربه الكابتن حسين جودة المستشار الرياضى لألعاب الدفاع عن النفس والنزال ومديرة القسم الإبتدائى بمدرسة الريادة

فاجأت جريدة الأهرام قرائها بخبر إختطاف يحيى نجل إبن رجل الأعمال المشهور المهندس عبد الفتاح رجب رئيس *الإتحاد المصرى والعربى والإفريقى للفروسية.*

وتوجهنا على الفور إلى شقيقه المهندس عبد الفتاح رجب وهو أحد الفرسان الدوليين الذى بدأ بقوله أن شقيقه يحيى وتوأمه إسماعيل يتدربان على لعبة الهابكيدو (وهى لعبة شاملة لجميع ألعاب الدفاع عن النفس والنزال) وهما متقدمان فى هذه اللعبة .

وحدث فى يوم 7/5/2006 الجمعة حضر الأوغاندى صديق الخادمة الأوغندية التى تعمل فى منزل المهندس عبد الفتاح رجب وقامت بإخفاء صديقها بغرفة فوق السطوح تمهيداً لخطف يحيى .

حيث قام الأوغندى والخادمة بالتوجة إلى غرفته وهو مستغرق فى نومه وحمله إلى الغرفة فوق السطوح ووضعه تحت السرير ثم قاما بتقييده وألقت عليه الخادمة ألواح السرير والمرتبة وفى هذه الأثناء إستيقظ يحيى من نومه أثناء التقييد وقام الأوغاندى بتهديده بالقتل إذا تكلم وتركه بالغرفة وهو مكمم ونزل مع الخادمة أسفل لإستكشاف طريق الخروج وعندما عادا إليه وجدا يحيى متظاهراً بالنوم وتركاه مرة أخرى حيث إستغل يحيى الفرصة وقام بسرعة فك نفسه وأسرع إلى والديه لكى يخبرهما بأن هناك إرهابى بالمنزل .

ثم أسرع المهندس عبد الفتاح رجب إلى المطبخ ليتحقق من أقوال إبنه وفوجئ بالأوغاندى مع الخادمة حيث نفت معرفتها به وقام بإبلاغ الشرطة حيث تم القبض عليهما.

ومما هو جدير بالذكر أن البطل يحيى عبد الفتاح رجب بعد قيامه بهذه البطولة تم منحه درع الشجاعة من المؤسسة الرياضية الدولية



الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

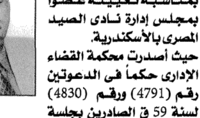
التجربة المصرية فى تنفيذ متطلبات المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية "ISPS Code"



رسالة ماجستير مقدمة إلى معهد النقل الدولى واللوجستيات للحصول على درجة الماجستير بتقدير إمتياز فى المعاملات الدولية القانونية والتجارية واللوجستيات مقدمة من الباحث صلاح الدين أحمد حمزة سليمان إشراف ريان/ عماد عادل إسلام نائب رئيس الأكاديمية لشئون المنظمة البحرية الدولية الإسكندرية 2006 ومناقشة الربان محمد متولى



تهنئة



تهنئ أسرة مجلة إنترناشيونال اللواء أ.ح/ محمد الديب بمناسبة تعيينه عضواً بمجلس إدارة نادى الصيد المصرى بالأسكندرية.

حيث أصدرت محكمة القضاء الإدارى حكماً فى الدعوتين رقم (4791) ورقم (4830) لسنة 59 ق الصادرين بجلسة 2006/4/20 بإلغاء قرار إعتماد نتائج إنتخابات مجلس إدارة نادى الصيد المصرى بالإسكندرية التى تمت يوم 2004/11/26.

وقد أصدر السيد اللواء / عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية قراره رقم (337) لسنة 2006 بتعيين مجلس إدارة مؤقت للنادى لمدة سنة واحدة على النحو التالى:

فاروق قاسم رئيساً ومحمد عسكر نائباً واليمنى أميناً للصندوق وعضوية كل من محمد الديب وعزمى محيلبة ومحمد المنوفى والسيد شعيشع ونجوى عصام ومحمد وهدان ومهدى الحبشى وصباح كمال وياسر جابر وطارق عز العرب.

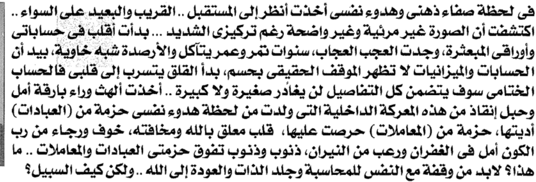
خطوط و منحنيات

نشأت الديهى يكتب

eldeehy@Yahoo.com

حقاً إذا وجدت الرجل ينافسك فى الدنيا فألقها فى نحره ونافسه فى الآخرة

(وبدا لهم من الله .. ما لم يكونوا يحتسبون)



فى لحظة صفاء ذهنى وهدوء نفسى أخذت أنظر إلى المستقبل .. القريب والبعيد على السواء .. اكتشفت أن الصورة غير مرئية وغير واضحة رغم تركيزى الشديد ... بدأت أقلب فى حساباتى وأوراقى المبعثرة، وجدت العجب العجاب، سنوات تمر وعمر يتآكل والأرصدة شبه خاوية، بيد أن الحسابات والميزانيات لا تظهر الموقف الحقيقى بحسم، بدأ القلق يتسرب إلى قلبى فالحساب الختامى سوف يتضمن كل التفاصيل لن يغادر صغيرة ولا كبيرة .. أخذت ألهث وراء بارقة أمل وحبل إنقاذ من هذه المعركة الداخلية التى ولدت من لحظة هدوء نفسى حزمة من (العبادات) أديتها، حزمة من (المعاملات) حرصت عليها، قلب معلق بالله ومخافته، خوف ورجاء من رب الكون أمل فى الغفران ورعب من النيران، ذنوب وذنوب تفوق حزمتى العبادات والمعاملات .. ما هذا؟ لابد من وقفة مع النفس للمحاسبة وجلد الذات والعودة إلى الله .. ولكن كيف السبيل؟

وسط ركام المشاكل والإحباطات الدنيوية اليومية ينشغل البال من أزمة إلى أزمة ومن كارثة إلى كارثة لا يكاد المرء منا يفيق من غيبوبة حتى يدخل فى أخرى .. إذن .. الدنيا ليست (جميلة) وليست (مريحة) وليست (آمنة) وليست (باقية) فلماذا نتمسك بها إلى هذا الحد؟ الدنيا فانية ومتاعها قليل وغاية المتعة فيها منحسرة فالمفاخر بها مغرور والمنتصر فيها بالباطل مقهور ... لماذا التكالب عليها إلى هذا الحد .. (الكذب) (النفاق) (الرياء) (الغيبة) (النميمة) (الغل) (الحقد) (الحسد) أدوات دنيوية رخيصة سيدفع الإنسان ثمنها باهظاً يوم لا ينفع مال ولا بنون إلا من أتى الله بقلب سليم، وسط هذه المشاعر والضربات الداخلية حاولت أن أهدئ من روعى وروحى سحبت كتاباً من أمامى وجدته معنوناً بـ«هيا بنا نؤمن ساعة» تذكرت أننى سبق لى أن قرأت هذا الكتاب عدة مرات ليس ذلك فحسب بل أقتبست منه فقرات مطولة فى إحدى الخطب التى كنت ألقيها على جموع المصلين فى يوم ما!! حزنت على نفسى وما أصابها من تخلف وخذلان عن طريق الله وصراطه المستقيم غالبت أحزانى وفتحت الكتاب بطريقة عشوائية متحسراً على نفسى وما آلت إليه ترى علام وقعت عينى؟

لقد وقعت عينى على آية من آيات الله وقفت أمامها طويلاً متأملاً ومتفكراً (وبدا لهم من الله ما لم يكونوا يحتسبون) (يا الله ... يا الله .. إهتزت أعماقى وانخلع قلبى ودمعت عيناى وتذكرت ربى وعفوه ومغفرته ورحمته التى وسعت كل شيء تذكرت الآية الكريمة (قل هل ننبئكم بالأخسرين أعمالا، الذين ضل سعيهم فى الحياة الدنيا وهم يحسبون أنهم يحسنون صنعا) أخشى أن يبدو لى ما لم أكن احتسب، أخشى أن يضل سعيى فى هذه الدنيا ..

إن قوماً يريدون أن يرتفعوا فيأبى الله إلا أن يضعهم وآخرين يريدون أن يتواضعوا ويأبى الله إلا أن يرفعهم إذن المسائل محسومة، ألم يأن للصدور أن تستريح، أربع آيات فى كتاب الله تعالى إذا ذكرتهن لا أبالى على ما أصبحت أو أمسيت (ما يفتح الله للناس من رحمة فلا ممسك لها وما يمسك فلا مرسل له من بعده) (وإن يمسسك الله بضر فلا كاشف له إلا هو) (سيجعل الله بعد عسر يسرا) (وما من دابة فى الأرض إلا على الله رزقها) صدق الله العظيم. ومن أهدى من الله قيلاً، حقاً: من خاف الله أخاف الله منه كل شيء ومن لم يخف الله أخافه الله من كل شيء إذا حرص المرء منا على رضا الله سيرضى عنه الجميع وإذا حرص على رضا الناس لم يرضى عنه أحد، يقول فضيل «لا يلهينك الناس عن ذات نفسك، فإن الأمر يخلص إليك دونهم، ولا تقطع النهار بكيت وكيت فإنه محفوظ عليك ما قلت ولم أر شيئاً أحسن طلباً ولا أسرع إدراكاً من حسنة حديثة لذنب قديم». فلنحذر ولنتعظ ونفيق ونفكر بعقل مفتوح وقلب مفتوح فى المستقبل ونحاذر من أن نقول يوم لا ينفع القول (ربنا أخرجنا نعمل صالحا غير الذى كنا نعمل) هيا نربى أنفسنا وأولادنا ونعظ أحبابنا لنعمل صالحاً فى القول والفعل والعمل الخالص لوجه الله .. دعونا من الصغائر والهفوات ونركز على المستقبل الحقيقى بعد الممات. إن الموت آت لا محالة غنى سوف يموت فقير سوف يموت أمير سوف يموت غفير سوف يموت .. فكل من عليها فان (إن الموت الذى تفرون منه فإنه ملاقيكم) (كلا إذا دكت الأرض دكا دكا وجاء ربك والملك صفا صفا وجيء يومئذ بجهنم) (فيومئذ لا يعذب عذابه أحد ولا يوثق وثاقه أحد) إن هذا الموت قد أفسد على أهل النعيم نعيمهم فاطلبوا نعيماً لا موت فيه.

بيد أن النفس هدأت بعد فوران والقلب اطمأن بعد الخفقان فطريق الله مرسوم واضح إنه الصراط المستقيم .. والمسألة بسيطة وغاية فى الصعوبة فى آن واحد .. العبادات الحقة ليست صلوات وصيام وزكاة وحج وخلافه إنما المعاملات والسلوكيات التى تنبثق من تلك العبادات هى الأهم. فما فائدة الصلاة إذا كان الإنسان فحاشاً بذيئاً منافقاً كسولاً لا يجرى الحق على لسانه، إن تفريغ العبادات من مضمونها لهو عمل الشيطان يتربص بالإنسان يحاول أن يجعل الإنسان مهتماً بالمظاهر لا بالجواهر، تمسك الإنسان بالصلاة ..... يصلى وحرصه على الفساد والسرقة إذن لا قيمة لهذه الصلاة والأخطر إن الذي لايصلى إطلاقاً يعلم أنه فى ضلال ويتمنى لو أن الله هداه وينتظر فى كوامن نفسه العودة إلى الفطرة السليمة أما الذى يصلى ظاهرياً فهو فى ضلالة كبيرة إذ أنه لا ينتظر من كوامن نفسه شيئاً فهو يظن أن الأمور على ما يرام وهذا عمل الشيطان

إننى أدعو الله أن يجعلنى أحسن التفكير وأحسن الإختيار وأحسن العمل وأدعوه مخلصًا أن يتوب ويغفر ويُحسن الخاتمَة لنا وللجميع ...

فيما يبدو

* د / عمرو عبد السميع فى حالة حوار، تامر أمين فى البيت بيتك عندما يسوقنى حظى أن أجلس أمام الشاشة ويتصادف أن أرى حتى مجرد رؤية هذين الشخصين أصاب بإرتفاع شديد فى ضغط الدم ويتملكنى حالة من القرف الشديد لا يماثلها سوى رؤية هالة سرحان حتى بدون أن تتكلم .. لا أدرى سبباً لهذه الأعراض ولا أدرى أن -كانت هذه الأعراض حالة فردية أم حالة جماعية - الله أعلم

* منى الشاذلى فى العاشرة مساءاً، مجدى مهنى فى الممنوع، وائل الإبراشى فى الحقيقة أحس أن الدنيا مازالت بخير ومصر مازالت تولد شباباً لدية قيم و مبادئ وإخلاص.

* عبد الله كمال .. رئيس تحرير روزاليوسف عندما يكتب يتخيل ما يحلم به النظام الحاكم فيضعه على الورق قبل أن ينطق به أحد منتهى الإلتزام وعندما يتحدث فى برنامج ما - أردد بينى وبين نفسى (إذا لم تستح فافعل ما شئت)

* عندما نجد نواب الشعب عن الحزب الوطنى يتعاملون بمنطق مشجعى الكرة مع نواب الأخوان أو المستقبلة تحت قبة البرلمان سواء من تصفيق وصفير أو غيره لا نمتلك إلا أن نحزن ونقول حسبى الله ونعم الوكيل.

* صحيفة الأهرام التى كانت رصينة وعريقة وشبة محايدة أصبحت تدخل فى معارك وموضوعات صغيرة وتافهة ما كانت تدخل فيها من قبل صارت الصحيفة بوقاً للحزب الوطنى مثلها مثل جريدة روزاليوسف التى يسيطر عليها وحيد عصره وفريد دهره عبد الله كمال

* يبدو أن البعض لا يستطيع أن يفرق بين ما يسمى حرية الصحافة وحرية السخافة مثلما قال أحد كبار الكتاب.

* صحيفة (المصرى اليوم) و(الدستور) وصوت الأمة ترى لماذا ينتظرها القارئ على أحر من الجمر.



من أجل مستقبل أفضل!!



بقلم// وسام غنيم

كلنا نعلم ونتألم من مشكلة البطالة وإنعدام فرص العمل ولو توافرت الفرص يعانى الفرد من قلة الدخل فما هو الحل؟ هل الوقوف مكتوفى الأيدى أم البحث عن أسلوب آخر لمواجهة الأزمة.

وها نحن فى هذا العدد نحاول أن نصل بكم إلى بداية طريق مشرق قد يرسم النجاح على حياة كلاً منا وهو «الإستثمار» بالوقت أو بالفكر أو بالمواهب أو بالمال. هناك العديد من أشكال الإستثمار ولكن حاول إتباع أفضل الطرق للوصول إلى الإستثمار الأفضل ولكن لابد الإجابة على عدة أسئلة منها:

• من هو المستثمر؟

هو الذى يحرص على نمو رأس ماله وسلامته وضمانه وهو لا يبحث عن الكسب السريع لذلك يعتبر الإستثمار هو الطريق الأكثر ضماناً لسلامة تنمية المال.

• عناصر الإستثمار الناجح؟

1) قم باستثمار المدخرات الزائدة عن احتياجاتك الخاصة والعائلية ولا تستثمره فى مبالغ مخصصة للمواقف الطارئة التى قد تحتاجها على المدى القصير لتسديد فواتير طارئة. ولا تقترض أبداً لكى تستثمر فقد تخسر رأس المال كله.

2) إذا بدأت الإستثمار لأول مرة ولا توجد لديك أى خبرة أو تجربة فاستثمر فى جزء صغير من مدخراتك مثلاً 20% حتى تلاحظ أنك أصبحت أكثر خبرة وتجربه.

3) ابدأ دائماً بالإستثمار فى الشركات التى تتوفر عنها معلومات كافية فى السوق وستعرف أيها الأفضل وعندما تكتسب الثقة وتفهم آلية السوق يمكنك التنويع فى الإستثمار.

4) إذا حدث وتعرض سوق الأسهم لهزة فى الأسعار فلا تتأثر بالأسباب النفسية والعاطفية وتقدم على البيع مثل الآخرين الذين يندفعون لبيع أسهمهم فتغلب على هذا الشعور لتقلل خسائرك وعالج الأمر بدون إندفاع.

5) لا تندم على الخسارة ولا تحزن على ما فاتك من فرص ضاعت من قبل. فكر وتعقل وخطط للمستقبل بدقة.

6) تذكر أن الأرباح فى مجال الأسهم لا يتحقق نجاحها وضع المبلغ نقداً أو تودعه فى حسابك لدى المصرف لأن الأسعار معرضة للإرتفاع والإنخفاض فى أى وقت.

7) إذا خسرت أول مرة لا تجعل هذا يضعفك. لكن إذا لاحظت عدم وجود استعداد نفسي لديك للإستثمار فعليك التوقف.

• قاعدة هامة للمستثمرين:

هناك قاعدة مهمة جداً لدرجة أنه يجب عليك وضعها أمام جهاز الحاسب الخاص بك أو على مكتبك وهى أنك إذا خسرت ما يزيد على عشرة بالمائة فى أحد الإستثمارات، فعليك بيع ما بحوزتك من الأسهم. وتستطيع أن تقوم بعمل أمر إيقاف خسارة عندما ينخفض السعر بمقدار عشرة بالمائة من سعر الشراء الذى اشتريت به الأسهم أو عمل مذكرة بذلك.

• حاول تسويق سلعتك:

– لا يقترن بالإستثمار أو بالتسويق. المال فقط ولكن قد يكون إستثمار أو تسويق الموهبة أو الوقت أو فكرة ما. ويجب أن يكون سوقك هو الأفراد ذو الحاجات غير المشبعة الموجودة حولك. والتعرف على تلك الحاجات غير المشبعة هي مهمتك الرئيسية كمسوق.

فالفرص: هى ببساطة حاجات غير مشبعة سوف تمكنك عناصر (4M) الخاصة بك من تلبيتها أو سدها أو إشباعها.

– إن التسويق يتضمن الإتصال ولكن لا تبدأ بما تريد توصيله إلى سوقك بل بما تحاول السوق أن تخبرك به. تخيل أن الأسواق حقول وسائل تنتظر من يفك شفرتها.

وأن النجاح يكون حليف مفسر الشفرة الذى يستطيع أن يترجم الرسالة إلى جانب عناصر (4M) الخاصة به إلى منتج نافع.

اكتشف معنا ... من أنت؟!

لكل إنسان قدرات ومهارات قد يكتشفها هو بنفسه أو يكتشفها فيه من حول بأى شكل من الأشكال ولكن هل يستطيع إستغلال ذلك أم لا. وكيف؟

انظر إلى هذا الجدول

قدراتى	الهوايات	الاهتمامات الفكرية	الأنشطة الترويحية	الحياة الأسرية	الصداقات	العلاقات المهنية	التنمية التعليمية والمهنية	أنشطة مهنية أخرى
قدرات استخدامها بانتظام في هذا النشاط								
قدرات تسهم فى متعتى أو نجاحى بصفة خاصة								
قدرات يبد وأن الناس يلاحظونها أو يقدرونها								
قدرات تأتى لى بشكل طبيعى فحسب								
قدرات أخرى								

– إذا استطعت ملئ هذا الجدول بنجاح سوف تصل إلى مفتاح النجاح فى حياتك الشخصية والعملية لأن حينذاك سوف تستطيع إستغلال كل قدراتك الظاهرة والغافل عن إكتشفها ومحاولة توجيهها فى الطريق الصحيح.

*** ثلاثون وصية للنجاح فى الحياة:**

«مصدر – شبكة الحصن للعلوم الإنسانية»

هناك 30 وصية إذا استطاع الإنسان تحقيقها ولو نصفها سيصل إلى طريق النجاح وهى:

– كن مبتسماً. – نظم أوقاتك وبرامج أعمالك.
– عش حدود يومك. – حدد أهدافك بوضوح.
– لا تحتقر نفسك. – كن فى الحياة كالصخرة.
– لا تلتفت إلى نقد الناس . – لا تكن ساعى لبريد الشيطان.
– لا تحمل هموم الكرة الأرضية فى رأسك. – كن جريئاً فى إتخاذ القرارات بعد تمحيصها.
– كن واثقاً من نفسك. – إذا أصبت بأى مصيبة لا تجزع.
– طهر قلبك من الحقد والحسد وسوء الظن. – عود لسانك على ذكر الله تعالى.
– لا تغضب.
– عقلك بفضل من الله سبحانه وتعالى يعطيك كل يوم حوالى 600 فكرة جديدة فاحرص على الإستفادة من هذه الطاقة العقلية بشكل مستمر.
– اجعل لنفسك ورداً يومياً لقراءة القرآن الكريم.
– داوم على ممارسة الرياضة ولو فى كل يوم ربع ساعة. – كن صريحاً.
– كن كالنملة فى المثابرة.
– احتفظ بمذكرة فى جيبك ترتب لك أعمالك وتنظم وقتك تذكرك بمواعيدك وتسجل عليها ملاحظاتك.
– انظر إلى الجانب المشرق من المصيبة وتأمل أجرها.
– حافظ على القراءة فهى كنز للمعرفة.
– لا تتخذ قراراً حتى تدرسه من جوانب كافة.
– إذا تذكرت شيئاً من الماضى فتذكر تاريخك المشرق لتفرح.
– لا تتهيب المصاعب.
– اصنع المعروف واخدم الآخرين.
– اجعل من الهدية المتواضعة والكلمة الطيبة قنطرة عبور إلى قلوب الآخرين.
– كن إيجابياً فى الحياة.
– وأخيراً اجعل همك فى طلب الآخرة – واجعل الدنيا فى يدك لا فى قلبك.

KEO

رسالة تحلق فى سماء العالم 50 ألف عام

كيو .. مشروع القرن الحادى والعشرين

بقلم/ ولاء حمزة

تستطيع الآن عزيزى القارئ أن تترك رسالة بمثابة هدية أثرية لأحفادك تصلهم بعد 50 ألف عام إن شاء الله!! نعم إنها حقيقة وليس خيال فهناك قمر صناعى يدعى الطائر «كيو» مصمم بحيث يتسع قلبه لستة مليارات رسالة من أى إنسان على وجه الأرض ويتم تخزين هذه الرسائل على متن هذا القمر الصناعى «كيو» الذى تم تخصيصه لهذا الغرض ومن المزمع إطلاقه فى نهاية عام 2007 وقد تم تصميمه وتكوينه ومن ثم إطلاقه فى مداره بحيث يعود إلى كوكب الأرض سالما بإذن الله فى غضون 50 ألف عام .. و«كيو» هو المشروع الذى اختارته اليونسكو ليكون مشروع القرن الـ 21.... فلماذا سمى «كيو» بهذا الاسم ولماذا العودة بعد 50 ألف عام وما الذى يحمله على متنه وما هى مصادر تمويل المشروع ... هذا ما سوف نعرفه عبر السطور القادمة...

لماذا اسم «كيو»؟

وقع الاختيار على اسم «كيو» وهو عبارة عن تكوين لغوى من ثلاث حروف هى الأكثر شيوعاً فى النطق بين أكثر اللغات استخداماً فى عالمنا ويتعدى عددها المئة لغة، فيأتى هذا الاسم بمثابة همزة الوصل بين الأفراد، كما أن هذا الاسم ليس له أى مدلول ثقافى أو أسطورى يقتصر على حضارة معينة، مما يضمن له الحيادية، كما أن «كيو» اسم تنطقه جميع الحناجر بنفس الطريقة ودون أى تحريف.

ما هى أهداف المشروع؟

يهدف مشروع إطلاق القمر الصناعى «كيو» إلى ما يلى:

- إتاحة نفس المساحة من الحرية لكل فرد على وجه الأرض، تتيح له أن يدون بنفسه شهادة عن نفسه. فيما لا يتجاوز 4 صفحات.
- إظهار ما قد يحمله كل فرد، بالحلم أو الرؤيا، وأكثر ما كان يقتنيه قيمة ويبغى توصيله للآخرين، عن حياته، وأفكاره، وآماله.
- تجميع كافة الشهادات المكتوبة فى صورة عمل جماعى ليمثل المجتمع الإنسانى إبان القرن الواحد والعشرين.
- إعادة قراءة كافة تلك الرسائل المجهولة والتى يحذف أسماء كاتبيها، حتى إذا ما تبادلناها فيما بيننا، استطعنا تحقيق عالم أكثر إنسانية وإبتداءً من الآن.

إن مشروع «كيو» يهدف إلى دعوة كل إنسان على وجه الأرض أن يكتب نصاً ذاتياً رسالة، شعراً، ... فيما لا يتجاوز أربع صفحات من حجم A4 وبمجرد تلقى الرسائل سواء عن طريق الانترنت أو البريد ودون أن تتدخل أية رقابة سوف يتم تخزين الرسائل على متن القمر الصناعى «كيو» وسوف تصبح هذه الرسائل مجهولة المصدر حيث يتم حذف اسم راسلها وبهذه الطريقة وبمجرد إطلاق القمر الصناعى فى مداره سوف يتاح لكل فرد الانفتاح على صورة مبتكرة وفريدة لعالم اليوم «فكيو» بمثابة هدية أثرية يستمتع بها الأجيال القادمة وأحفادنا الصغار، مع العلم بأنه يمكن إرسال هذه الرسائل حتى نهاية عام 2006م.

لماذا العودة بعد 50 ألف عام؟!!

تقرر أن يعود «كيو» إلى الأرض بعد 50 ألف عام لأن لهذه الفترة الزمنية مدلول تاريخى، حيث شهدت البشرية منذ 50 ألف عام لحظة حاسمة فى تاريخ تطورها حين أدرك الإنسان أنه قادر على التعبير بالرموز البسيطة عندما يدور بخلده، قد يبدو هذا التاريخ بعيداً إلا أنه فى واقع الأمر، يمثل 1% فقط من تاريخ تطور الإنسان منذ ظهوره على كوكب الأرض منذ خمسة ملايين عام، بل أن هذا التاريخ البعيد لعودة «كيو» إلى الأرض يجعل رسائلنا وشهاداتنا أعمال أثرية ذات قيمة حقيقية، نهديها لأحفادنا، خاصة إذا لم تتبقى على الأرض آثار ملموسة من عالمنا اليوم ..

وعندما نحاول تخيل ما يصبح عليه العالم بعد 50 ألف عام من اليوم، ندرك الحجم الحقيقى لحياتنا اليومية على هذا الكوكب، مما يحثنا على التساؤل عن حياتنا اليومية، وبنظرة أشمل وأعمق لهذا العالم، وبصدر أرحب، نستطيع ألا نبالى بالفروق بين الناس وأن نضع أنفسنا على قدم المساواة مع الآخرين، مما يدفعنا إلى التنقيب عن معنى لحياتنا، وعن عمق أحلامنا وعن قناعاتنا الدفينة.

الهدايا الأثرية التى يحملها «كيو» لأحفادنا فى المستقبل البعيد:

بمجرد عودته إلى الأرض سوف يحمل القمر الصناعى الكثير من الهدايا على متنه وإن كانت الهدية العظمى الرئيسية سوف تكون تلك اللوحة المتكاملة من الرسائل التى يحملها وهناك أيضاً:

1 - موزاييك "الوجوة"

على مسطح زجاجى يعثر أحفادنا على صور شخصية لرجال ونساء وأطفال يمثلون أجناس مختلفة تعيش اليوم فوق سطح الأرض، تنصهر على مر الزمن خصائصهم وملامحهم المميزة فى بوتقة الزيجات المختلطة...

2 - "الماسة"

تحتوى على أربع عينات قيمة داخل أربع كرات من الذهب، عبارة عن نقطة من مياه المحيطات، وفقاعة هواء، وحفنة تراب من أرض زراعية، مصادر الحياة الثلاث، ثم نقطة من دماء الإنسان، تمثل توقيع مشترك من بشرية اليوم...

3 - "الساعة الفلكية"

على مسطح زجاجى أيضاً يتم تحديد موقع الكواكب الرئيسية يوم إطلاق القمر الصناع "كيو" حتى يتوصل أحفادنا عن طريق عملية حسابية فلكية لحركة الكواكب إلى معرفة التاريخ الذى إنطلق فيه "كيو" إلى الفضاء، علماً أن نفس تنسيق الكواكب والأجرام السماوية لا يتكرر إلا مرة كل 200 مليون عام.

4 - "مكتبة الإسكندرية المعاصرة"

تشمل هذه المكتبة موسوعة مصغرة للكائنات الحية التى تعيش على الأرض، واللغات المختلفة التى يتحدث بها سكانها ، وملخص لما توصلت إليه البشرية من علوم ومعارف.

5 - "لوحة الرسائل المتكاملة"

يجد أحفادنا أقراص من الزجاج المعالج، مكدسة الواحدة فوق الأخرى، محفور عليها بأشعة الليزر (كل الرسائل التى ندعوكم اليوم إلى كتابتها وإرسالها إلى "كيو".

6 - "نصائح لفك الشفرة"

سوف يجد أحفادنا أيضاً الإرشادات التى سوف تساعدهم على فك شفرة الرسائل حتى يصلوا للب المعنى، وهذا فى صورة ما يقرب من 100 رسم، محفور على الزجاج.

لماذا الفضاء الخارجى بدلاً من باطن الأرض ؟!!

التفكير فى دفن مجمل هذه الرسائل فى باطن الأرض، يحملها بالضرورة إلى إختيار أرض واقعة ضمن الحدود السياسية لدولة بعينها ... بينما السماء لايملكها أحد ... أو يملكها العالم كله . قد يتعرض "كيو" لكثير من الأخطار فى أثناء رحلته عبر الفضاء الخارجى ولانه محصن ضد كل الكوارث التى قد تقع على الأرض، فهو بذلك يلعب دور الحارس الأمين "للذاكرة البشرية" محافظاً على تراث الإنسانية فى حالة إصابة الكرة الأرضية بمكروه.

ماهى مصادر الطاقة المستخدمة؟!!

لا يحتاج "كيو للوقود، لأنه قمر سالب خال من الطاقة النشطة، يتم إطلاقه فى الفضاء مع القمر "أريان"وبعد وصوله إلى مداره يصبح تحت السيطرة الكاملة والدقيقة لقوانين الطبيعة والفضاء الخارجى

ويستمر فى المدار المحدد له حتى عودته، دون الحاجة إلى محركات أو أجهزة خاصة.

ولكننا نستطيع مراقبته أثناء رحلته فى الفضاء عن طريق التليسكوب لأن المدار سيدور فية يبعد عن الأرض بنحو 1800 كم فقط.

ما فائدة "كيو" فى الوقت الحاضر!!!

عقب إطلاق " كيو" فى مداره، وحذف أسماء كاتبى الرسائل من النسخ التى ستظل بين أيدينا، يصبح من السهل الوصول إلى كل الرسائل عن طريق زيارة موقعه على شبكة الأنترنت WWW.Keo.org ونظراً لضيق الوقت وإستحالة تحليل الرسائل عن طريق القراءة البسيطة ، لذا سيتم تحليلها بالوسائل التكنولوجية الحديثة وبرامج متخصصة فى علم اللغات، وبناء على هذه الدراسة التحليلية نحاول الإجابة على تساؤلات تتردد كثيراً مثل: من نحن؟ وكيف نعيش فى عالم تسوده القيم الإنسانية؟

نموذج من

إستمارة للرسائل التى ترسل بالبريد

- تستطيع أن تكتب فى مساحة تتراوح ما بين سطر إلى أربع صفحات (فلوسكاب) أو 6000 حرف وعلامة (على الكمبيوتر) كل ما تتمنى قوله لأحفادك عن ذاتك: أسمك ، سنك، حياتك اليومية، أحلامك، أمالك، تطلعاتك، والصورة التى تتمنى أن يكون عليها العالم فى الوقت الحاضر.

أرسل رسالتك إلى العنوان التالى:

Programme KEO
BP 100 - 75262 Paris Cedex 06 - France

- **ولكى يتخيل أحفادك ظروف حياتك، لاتنسى تحديد الآتى:**

تاريخ الميلاد : يوم □□ شهر □□ عام□□□□
الجنسية :
بلد الإقامة :
بلد الإرسال :
لغة الرسالة :
لغة الأم :
الجنس : □أنثى/□ ذكر

أسئلة إختيارية
اللقب :
الإسم :
العنوان :
المهنة :
الهوايات:

- يعد "كيو" مشروع مجانى يفتح أبوابه للجميع، كما يضمن حرية التعبير وإحترام السرية التامة، فكل الرسائل التى نحصل عليها يتم حفظها على متن "كيو"، ونعلن عن آخر موعد لجمع الرسائل عبر الصحف وعبر موقعنا على شبكة الإنترنت WWW.Keo.org
- عقب إطلاق "كيو" فى الفضاء، فى نهاية عام 2007، يسمح بالإطلاع على كل الرسائل عن طريق الإنترنت وفقا لبعض البروتوكولات وبعد أن يتم حذف أسماء كاتبيها، ثم يفتح باب مناقشة كل هذه الرسائل التى تعكس تساؤلاتنا وقيمنا، وهكذا يدعو "كيو" سكان العالم إلى التفكير، بدءا من اليوم، فى سبيل إعادة تكوين عالم تسوده القيم الإنسانية.

منوعات إنترناشيونال

متحف لأصحاب الأزمات العاطفية

متحف غريب من نوعه سوف يقيمه مواطنان من كرواتيا م
أجل المساهمة فى تجفيف دموع أصحاب القلوب الجريحة. فق
قرر درازين جروبيسك وصديقته أولينكافيستتيكا جمع مجموع
من الخطابات والهدايا التذكارية من أصحاب الأزمات العاطفي
ليضمها المتحف الغريب لعله يساعدهم فى تفريغ شحنة الحز
والغضب التى تعقب التجارب العاطفية الفاشلة!!!

ماهى أقدم ساعة فى العالم ؟!!

إن أقدم ساعة فى العالم هى "المزولة " المصرية أو الساعة الشمسية ولقد صنعت منذ أكثر من ثلاثة آلاف وربعمائة سنة وأكبر المزاول صنعت عام 1724م فى جايبور بالهند وهى تغطى مساحة فدان ويبلغ إرتفاع عمودها 30.5 متراً.

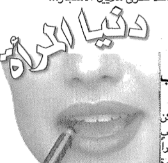
حكمة العدد

من شجرة واحدة نصنع الملايين من أعواد الثقاب ... ويعود ثقاب واحد نحرق ملايين الأشجار...

من عالم الحيوان
وعكة صحية لفيل بسريلانكا !!!

– أصيب أحد الفيلة الشهيرة فى سريلانكا بوعكة صحية شديدة عقب تناولة كمية كبيرة من البسكويت بالشيكولاته كانت الجماهير قد ألقت البسكويت ومجموعة أخرى من الحلويات فى أحد إحتفالات رأس السنة البوذية التى أقيمت فى معبد جانجارا ماريا فى العاصمة السريلانكية كولمبو وبعد إنتهاء الإحتفالات لاحظ المسئولون أن الفيل وأسمه رايا أنه يرقد وتترقرق الدموع فى عينيه من الألم حيث أكتشف الأطباء أصابته بآلام فى المعدة بسبب كمية الحلوى التى تناولها..

دنيا المرأة



نصائح لكل إمرأة

• بقاء المياه على البشرة يسبب جفافها.

لا شك أن البشرة كالجسم تحتاج للمياه .. ولكن المياه على البشرة مدة طويلة بدون تجفيفها يسبب جفاف للبشرة. لذا يستحسن تجفيف البشرة فوراً بعد غسلها. ولكن فى المقابل أن شرب المياه بكثرة يعتبر من أكثر الأمور المفيدة للبشرة.

• الليمون مفيد للأظافر:

يعطى الليمون بريقاً خاصاً للأظافر. لذلك إعتياده متى شعرتى أن أظافرك فقدت بريقها، ويمكنك مزج البطاطا بعصير الليمون لتقوية الأظافر وكذلك يجعل لونها ناصعاً.

• المجفف الكهربائى غير مفيد للشعر:

تعتاد الفتيات بإستخدام المجفف بعد الإستحمام ولكن ذلك يؤذى الشعر ويؤدى إلى تكسره ويرهقه ويؤثر سلباً على نموه.

ولكن لتخفيف الأضرار من المستحسن تجفيف الشعر بالمنشفة بعد غسل الشعر ثم إستخدمى المجفف الكهربائى بدرجة حرارة منخفضة.

لك يا سيدتى:

- مزج لونين من أحمر الشفاة

تعتقد بعض السيدات أن مزج لونين من أحمر الشفاة أمر غير مسموح به فى التجميل. ولكن الحقيقة أن مزج اللونين يعطى المرأة القدرة على التحكم بدرجة لون أحمر الشفاة الذى تريده، بالإضافة إلى أنها تتمكن من إبتكار لون ليس موجوداً فى السوق ولا يضعه الآخرين. وأن الطريقة المثلى لهذا المزج هو أن يتم مزج لونين مختلفين تماماً. وأن يكون أحدهما فاتحاً والآخر داكن.

- الماسكارة تؤذى الرموش أحياناً:

يقال أن الماسكارا تؤذى الرموش ويؤدى إلى تساقطها، الحقيقة أن الماسكارا مؤذية ولكن فى حالات محددة ويمكنك تفادى الضرر إن نظفت الماسكارا والمكياج عن عينيك قبل النوم وذلك بواسطة كريم مركز من الحليب أو المزيل العادى للمكياج. كذلك يجب غسل الوجه بالصابون الخاص ببشرتك بعد استعمال المنظف بدقائق، بالإضافة إلى هذا يمكنك إستخدا الماسكارا الغنية بالفيتامينات المغذية فهى مفيدة.



- الطلاء يسبب أصفرار الأظافر:

تشعر المرأة بعد إزالة الطلاء أن لون أظافره اصفر خلافاً للمعتاد فى الواقع. وأن هذ الاصفرار ينتج من الاستعمال المتكرر للطلاء لذ يفضل وضع شفافة من الطلاء قبل وضع اللو الأساسى الذى اخترته وهذه هى الطريقة المثل لمنع اضرار الأظافر.

حمام سباحة صغير فى شوارع الفلبين!!

يبدو أن حرارة الصيف هذا العام ستدفع الباعة الجائلين إلى التفكير فى أساليب جديدة لكسب رزقهم. ففى أحد شوارع العاصمة الفلبينية مانيلا وضع رجل حمام سباحة صغيراً من البلاستيك ليستمتع الأطفال بمياهه وسط حرارة الجو التى بلغت 37 درجة مئوية

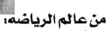
صدق أو لا تصدق

– لا يستطيع الإنسان أن يسبق الأرنب أو كلب الصيد حتى لو كان على ظهر حصان سريع.

– كما أن الإنسان يستطيع مسابقة النسر فى حالة واحدة فقط: أن يكون راكباً طائرة.

الطبيعة الخلابة لتحقيق الهدوء النفسى

التأمل لبضع دقائق أو النظر لبعض المناظر الجميلة كالورود وترك الأفكار والهموم جانباً قد يحميك من أمراض كثيرة فقد توصلت أحدث الدراسات الأمريكية إلى أن التأمل وممارسة التركيز على التنفس لتحقيق الهدوء النفسى يجنب الفرد إرتفاع ضـ
الدم والتوتر والإحباط
يساعد على خفض ضـ
الـدم الـذى ظهـر لـ
الشباب فى الآونة الأخـ
بعد أن كان مقصوراً عـ
المسنين.



من عالم الرياضه:
من أين جاءت لعبة "اليويو" ؟!!!

جاءت لعبة "اليويو" من الفلبين وبالتحديد من أدغالها حيث كان يستخدم كسلاح قتالى فى القرن السادس عشر وكان يزن فى ذلك الوقت أربعة أرطال ويبلغ طول خيطة 6 أمتار وكلمة "يو- يو" تعنى بالفلبينية "تعال – تعال" . وفى مباراة للعب اليويو فاز جون ونسلو من ولاية فرجينيا فى نوفمبر عام 1977م عندما واصل اللعب باليويو لمدة 120 ساعة دون توقف !!!

أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها



يتقـدمـون

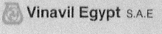




للسيد المهندس

unifert misr

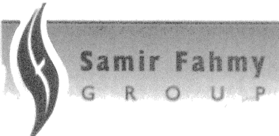




رئيس مجلس إدارة

UNIGRAIN S.A.E.

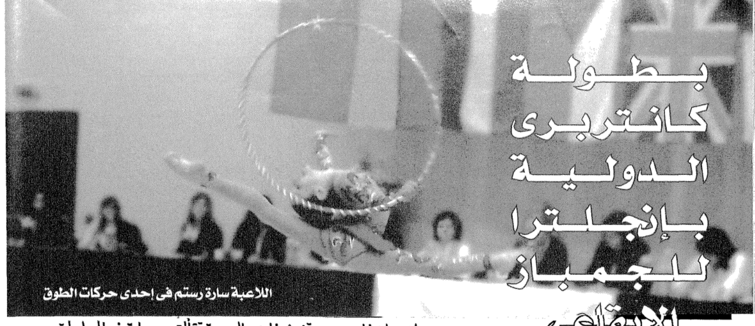
ALXCT
Alexandria Chemicals Terminal S.A.E



بمناسـبة

مرور ثلاثون عاماً على تأسيسها

فى خدمة الإقتصاد المصرى



اللاعبة سارة رستم فى إحدى حركات الطوق

بطولة كانتربرى الدولية بإنجلترا للجمباز الإيقاعى

لاعبات نادى سبورتنج ونادى الجزيرة تتألقن بجدارة فى البطولة

إختتمت أخيراً بإنجلترا بطولة كانتربرى الدولية للجمباز الإيقاعى حيث شاركت فيها 76 لاعبة يمثلون إثنتا عشر دولة من أقوى دول العالم فى الجمباز الإيقاعى وهى روسيا وبلغاريا وأوكرانيا والتشيك والمجر وإستونيا وصربيا وتركيا وإنجلترا وهولندا وفنلندا ومصر والتى مثلها نادى سبورتنج السكندرى بلاعبتين ونادى الجزيرة بأربع لاعبات والأرتفاع المتميز فى مستوى اللاعبات.

* حيث فازت اللاعبة سارة رستم (تحت عشر سنوات) من نادى سبورتنج بالمركز الأول للفردى العام والمركز الأول فى أداة الطوق والمركز الثانى فى الأداء الحر وذلك بأدائها الراقى وإرتفاع مستوى أدائها الفنى وكانت محل إهتمام البعثات المشاركة وثناء مسئولى اللعبة العالميين الذين توقعوا للاعبة سارة رستم بمستقبل باهر فى الجمباز الإيقاعى محلياً ودولياً.

ومما هو جدير بالذكر أن المدربة الروسية لينا منير هى التى تقوم بتدريب اللاعبة سارة رستم.

* وقد حصلت اللاعبة عائشة القللى تحت عشر سنوات من نادى الجزيرة على ثالث الفردى العام وثانى أداة الطوق والثالث فى الأداء الحر.

* كما حصلت اللاعبة كريمان لبيب فى نفس المرحلة من نادى سبورتنج على المركز الرابع للفردى العام والثالث فى أداة الطوق.

* وفى مسابقة تحت 11 سنة حصلت اللاعبة فريدة شريف عيد من نادى الجزيرة على المركز الرابع فى الفردى العام والثالث فى أداة الكرة

* وفى مسابقة تحت 12 سنة حصلت اللاعبة هبة البورينى على المركز الثانى فى الفردى العام والمركز الأول فى أداة الكرة والمركز الثانى فى الصولجان والمركز الثالث فى أداة الحبل وقد تألقت اللاعبة هبة البورينى بشهادة المسئولين عن اللعبة بأدائها المتميز وتوقع الجميع مستقبل عظيم لها محلياً ودولياً.

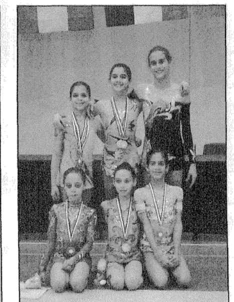
وفى مسابقة تحت 15 سنة أدت اللاعبة مى علاء من نادى الجزيرة أداءاً عظيماً وحققت مراكز متقدمة

وقد رافق اللاعبات فى هذه البطولة كل من المهندس أدهم ممدوح كامل رئيس البعثة وعضو مجلس إدارة الإتحاد المصرى للجمباز والمدربتان باولينا نيكولوفيا من نادى الجزيرة ومها القشلان من نادى سبورتنج والحكم سارة غنيم من نادى الجزيرة.

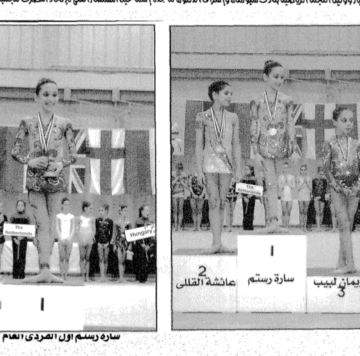
وتوجه اللاعبات المشتركات فى هذه البطولة الشكر لمجلس أدارتى نادى سبورتنج ونادى الجزيرة على دعمهن المستمر وتوفير فرص الإحتكاك الدولى فى الخارج لهن.

كما تتوجه اللاعبات الشكر أيضاً للإتحاد المصرى للجمباز الذى وافق على السفر وقام بنشر النتائج على موقع الإتحاد الإلكترونى www.egyptgymnastics.com

ولا ننسى أن نتقدم بالشكر الجزيل للجنود المجهولين الذين هم وراء هذا الإنجاز العظيم وتلك النتائج الباهرة وهم على سبيل المثال وليس الحصر
المهندس أحمد الشاذلى رئيس اللجنة الرياضية بنادى سبورتنج - الدكتورة إيمان عبد الله المدير الفنى للجمباز الإيقاعى بنادى سبورتنج
والأستاذ عمرو النجار عضو مجلس إدارة الإتحاد المصرى للجمباز ووكيل اللجنة الرياضية بنادى سبورتنج وإشراف الدكتورة ماجدة إسماعيل المستشار الفنى للإتحاد المصرى للجمباز



سارة رستم - كريمان لبيب - عائشة القللى
فريدة شريف - هبة البورينى - مى علاء



سارة رستم اول الفردى العام

بطولة نادى المعادى الدولية للجمباز الإيقاعى

27 - 29 أبريل 2006

أقيمت البطولة الدولية للجمباز الإيقاعى بنادى المعادى فى الفترة من 17 - 29 أبريل 2006

وتشكلت اللجنة الفنية من كل من:

الأستاذة/ إيمان همام، دكتورة/ ماجدة إسماعيل، دكتورة/ منى عبد العال، مهندسة/ رشا طاهر، الأستاذة/ نها عبد الوهاب، الأستاذة/ منال الشلقانى

واللجنة المنظمة من كل من:

المهندس/ ممدوح أبو حسين رئيس نادى المعادى رئيس اللجنة المنظمة، الأستاذة/ رنده الشلقانى، الأستاذ/ فاخر السعدى، الأستاذ/ علاء سالم، الأستاذة/ منال الشلقانى، الأستاذة/ دينا محمد حسين

اللاعبة ياسمين رستم وأداة الشريط

وفى الصورة نتيجة أداة الطوق وقد حصلت اللاعبة نازارنكو أناستاسيا من نادى موسكو ٩٨ - روسيا على المركز الأول وحصلت اللاعبة ياسمين رستم من نادى سبورتنج إسكندرية على المركز الثانى كما حصلت اللاعبة ماريز فريد شوقى من نادى الشمس على المركز الثالث

وجاءت نتيجة الفردى العام كالآتى:

المركز الأول: اللاعبة ماريز فريد شوقى من نادى الشمس

المركز الثانى: اللاعبة نازارنكو أستاسيا من نادى موسكو ٩٨



ماريز فريد المركز الثالث — نازارنكو أناستاسيا المركز الأول — ياسمين رستم المركز الثانى

المركز الثالث: اللاعبة ديسيسلاف بيتشيفا من نادى لفسكى ببلغاريا

المركز الرابع: اللاعبة بوركوويتز سوفيا من بولندا

المركز الخامس: اللاعبة ياسمين رستم من نادى سبورتنج إسكندرية

بطولة الجمهورية للجمباز 2005 - 2006 بنادى سبورتنج

الدرجة الأولى آنسات

حصل فريق آنسات نادى سبورتنج بمركز أول الجمهورية فى البطولة

فريق نادى سبورتنج

روان طارق أبو شوشة - هبة مصطفى - نورهان أحمد سعد - نسمة أحمد السيد - آية أسامة

وكانت النتائج كالآتى

روان أبو شوشة

أول فردى عام - أول متوازى - أول عارضة توازن - ثانى حركات أرضية - ثالث حصان قفز.

هبة مصطفى

ثانى فردى عام - أول حصان قفز - ثانى عارضة توازن - ثالث متوازى

نورهان أحمد سعد

ثالث فردى عام - أول حركات أرضية - ثانى متوازى - ثانى حصان قفز

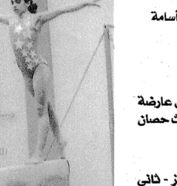
آية أسامة

ثالث حركات أرضية



اللاعبة روان أبو شوشة

الدرجة الثانية آنسات



الفردى العام: أول: ساندى (أول أرضى - أول عارضة التوازن - متوازى) نادى القاهرة

مركز ثانى: فريده شكرى (ثانى عارضة توازن - ثالث متوازى) نادى القاهرة

مركز ثالث: فريدة المغربى (ثانى حركات أرضية - ثالث عارضة توازن) نادى سبورتنج

مجتمع إنترناشيونال



فى حفل بهيج تم زفاف الأستاذ/ سلامة محمود على
الكتورة/ [illegible]



دكتور هانى محمد على صابر ودكتورة مها محمد
مصطفى تهنئة بالزفاف السعيد من شيماء أحمد
وبالرفاء والبنين



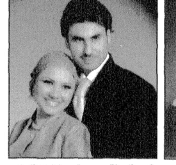
تهنئة من أسرة المجلة للعروسين الأستاذ أيمن
صابر والعروس الأستاذة داليا حسن



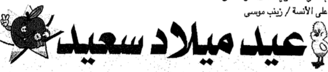
فى حفل عائلى بهيج ضم الأهل
والأصدقاء تم زفاف الأستاذ/ محمد
مهدى بالشركة الدولية للملاحة والشحن
على الأنسة / زينب موسى

الأنسة/ عصمت محمد الأستاذ/ أشرف صادق
زفاف سعيد

فى حفل بهيج وسط الأهل والأصدقاء تمت خطوبة الأستاذ
خالد رأفت على الأنسة بسمة عبد الفتاح



فى حفل عائلى بهيج تمت خطبه الانسه/
نسمة مصطفى على الأستاذ/ هانى إبراهيم
عرفه المحامى والكاتب الصحفى محمد شاكر
وحرمة وداد شلبى يهنئون العروسين والأسرة





عيد ميلاد سعيد



روان عصام المسلمانى

زياد عصام المسلمانى



محمد وحيد

ندى هشام ربيع

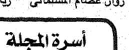


الأحتفال بيوم اليتيم فى حديقة الأطفال بالشلالات

الإحتفال جمع ١٠٠ طفل وطفلة من الايتام ضم جميع قيادات الحزب
بدائرة العطارين والذى نظمت الأحتفال أمينة الوحدة الحزبية وأمينة المرأة
بالدائرة هدى حسين ومعها ماجدة عبد الراضى



أسرة المجلة
تهنئ الزميل
سيد عبد الجيد سيد
بقدوم المولود
"إبراهيم"
ألف مبروك



هلا شريف ظافر

أشرف أشرف محمد

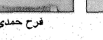




يحيى ناصر



مهاب حمدى



فرح حمدى